



DEN ATTRAKTIVA REGIONEN

RAPPORT 2014:101

Stationsutveckling och stationslokalisering

Påverkan på resande och stadsutveckling

Trivector Traffic AB

Detta dokument är skapat inom ramen för DAR – Den attraktiva regionen – som är ett samarbete mellan Trafikverket, Boverket, Sveriges kommuner och landsting, Region Skåne, Regionförbundet Södra Småland, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet ÖSTSAM, Länsstyrelsen i Västmanland och Region Gävleborg.

Dokumenttitel: Stationsutveckling och stationslokalisering. Påverkan på resande och stadsutveckling.

Författare: Trivector Traffic AB: Lovisa Indebetou, Kristina Nyström, Liselott Söderström, KTH: Göran Cars,
Övriga medverkande Trivector Traffic AB: Christer Ljungberg, Helena Sjöstrand

Dokumentdatum: 2014-12-12

Kontaktperson: Magnus Bengtsson, Trafikverket

Publikationsnummer: 2014:101

ISBN: 978-91-7467-628-0

Innehåll

Förord	6
Sammanfattning	7
1. Bakgrund och syfte	8
2. Metod	9
2.1 Metod – de sex städerna:	9
Intervjuer och insamling av statistik	9
Analys	9
Sammanställning av resultat och jämförelser	10
Förslag till metodik för fortsatt arbete	10
2.2 Metod – de fyra mindre orterna	10
3. Sex städer– stationslägets inverkan på kvaliteter och resande	11
3.1 Örnsköldsvik – central lokalisering	11
Beskrivning av stationen	11
Processen fram till valt alternativ	12
Genomförda förändringar i trafikutbud	14
Målbilder, prognoser och förväntningar	14
Förändringar i resandet.....	14
Förändring av stadskvaliteter	14
Påverkan på regionala samband	16
3.2 Uppsala – central lokalisering.....	17
Beskrivning av stationen	17
Processen fram till valt alternativ	18
Genomförda förändringar i trafikutbud	19
Målbilder, prognoser och förväntningar	19
Förändringar i resandet.....	19
Förändring av stadskvaliteter	19
Påverkan på regionala samband	23
3.3 Varberg – central lokalisering	24
Beskrivning av stationen	24
Processen fram till valt alternativ	24
Genomförda förändringar i trafikutbud	25
Målbilder, prognoser och förväntningar	26
Förändringar i resandet.....	26

Förändringar i stadskvaliteter.....	27
Påverkan på regionala samband	27
3.4 Söderhamn – extern lokalisering	27
Beskrivning av stationen	28
Processen fram till valt alternativ	29
Genomförda förändringar i trafikutbud	30
Målbilder, prognoser och förväntningar	30
Förändringar i resande.....	31
Förändring av stadskvaliteter	32
Påverkan på regionala samband	33
3.5 Falkenberg – extern lokalisering.....	33
Beskrivning av stationen	33
Processen fram till valt alternativ	34
Genomförda förändringar i trafikutbud	36
Målbilder, prognoser och förväntningar	37
Förändringar i resandet.....	38
Förändring av stadskvaliteter	40
Påverkan på regionala samband	41
3.6 Landskrona – extern lokalisering	41
Beskrivning av stationen	41
Genomförda förändringar i trafikutbud	42
Processen fram till valt alternativ	43
Målbilder och prognoser	44
Förändringar i resandet.....	44
Förändring av stadskvaliteter.....	46
Påverkan på regionala samband	47
4. Slutsatser avseende inverkan av stationsläge.....	50
Stationslägets påverkan på resandeutvecklingen.....	50
Förbättrade tågförbindelser stärker de regionala sambanden	52
Samtliga önskar en central station men för vissa är priset för högt	52
Fler positiva effekter på stadskvaliteter av centralt stationsläge	53
Staden kan växa ihop med stationen men att förlänga centrum långt är svårt	53
Alla städer vill förtäta vid stationen	54
Centralt läge är ingen garant för korta avstånd och folkliv	54
Service och trygghet på externa stationer	54
Det finns fördelar även med perifert läge.....	55

Goda bussförbindelser en framgångsfaktor.....	55
Fastighetspriser ökar vid nya stationerna och befintliga som får ökad tillgänglighet.....	55
5. Exempel på fyra mindre orters utveckling.....	57
5.1 Vellinge – motorvägshållplats och nya tågstationer	57
Processen, stationen och dess effekter	57
Skillnad på tågstation och busshållplats	59
5.2 Knislinge – en central busstation med tågstandard.....	59
Processen, stationen och dess effekter	60
Helhetssyn viktigt men svårt i infrastrukturplaneringen.....	61
5.3 Påskallavik – busshållplatsen flyttar ut.....	61
Processen, stationen och dess effekter	61
En utflyttad hållplats ökar attraktivitet på lång sikt	63
5.4 Mölnlycke – centrumutveckling med hjälp av nytt resecentrum	63
Processen, stationen och dess effekter	63
Kommunikationernas roll i centrumutvecklingen.....	65
5.5 Diskussion och slutsatser kring de mindre orterna.....	66
Stationslägets effekter	66
Skillnad mellan tåg och buss	67
Framgångsfaktorer.....	67
Den klassiska avvägningen... ..	68
6. Förslag till metodik för fortsatt arbete	68
6.1 I tidiga skeden – från ställningskrig till samverkan	68
Vilka frågor måste belysas?.....	70
Planering för olika möjliga lokaliseringar av stationen	70
Intern förberedelser.....	71
Bygg relationer, tillit och förtroende	71
6.2 En gemensam målbild.....	72
6.3 Strukturerade förhandlingar och värdeskapande processer.....	74
7. Idéer för fortsatta studier	77
Kontaktuppgifter	78

Förord

Projektet Den Attraktiva Regionen drivs i samarbete mellan Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Boverket, Region Skåne, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet Södra Småland, Regionförbundet Östsmå, Länsstyrelsen Västmanlands län och Region Gävleborg. Projektet syftar till att utveckla samspelet med berörda aktörer så att transportsystemet kan bidra till regional utveckling, miljöeffektiv rörlighet och social hållbarhet. Ett huvudtema rör samspelet mellan planering av markanvändningen och transportplanering.

En tillgänglig, effektiv och bra kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att skapa en attraktiv region och bidra till utveckling av staden och regionen. För individen är tillgänglighet en viktig faktor vid val av bostads-, arbets- eller studieplats. För att resenären ska uppfatta kollektivtrafiken som attraktiv och tillgänglig spelar lokalisering, utformning och kvalitet på bytespunkten – stationen, resecentrum, busshållplatsen – en viktig roll.

I arbetet med Den Attraktiva Regionen har frågan om lokalisering av stationer och hållplatser aktualiserats i flera av pilotprojekten. Genomgående bedömer man att frågan har stor betydelse, men också att vi saknar kunskap om effekterna av olika utformning och lokalisering.

Mot denna bakgrund har föreliggande rapport, Stationsutveckling och stationslokalisering, tagits fram. I rapporten jämförs sex städer där nya järnvägsstationer byggts eller planeras. I tre av dessa ligger stationen centralt i staden, i de andra tre har den förlagts utanför staden. Vidare har busshållplatslokaliseringen i fyra mindre orter studerats. I rapporten summeras erfarenheterna från de studerade fallen. Rapporten har ett tydligt fokus på två frågor:

- Hur påverkar stations- och hållplatsläget resandet och olika resmönster?
- Hur har den nya stationen bidragit till stadsutveckling eller på annat sätt till utveckling i kommunen?

Rapporten bygger på faktiska observationer och data samt intervjuer med kommunala tjänstemän och politiker, samt företrädare för Trafikverket och berörda regionala myndigheter.

Rapporten ger inte ett enkelt och entydigt svar på den komplexa frågan om var en station eller hållplats ska lokaliseras för att den ska bidra till ökat tågresande, miljömässiga vinster eller utveckling i staden och regionen. Samtidigt pekar den med tydlighet på strategier som kan bidra till att skapa attraktiva stationer, ökat tågresande samt stads- och regionutveckling. Den studie som nu genomförts ska ses som ett underlag som tillsammans med andra kan användas i dialoger och samverkan i de orter där planer finns på utveckling av station, resecentra eller busshållplatser.

Rapporten har tagits fram i samspel mellan Den Attraktiva Regionen och konsultföretaget Trivector (Liselott Söderström, Lovisa Indebetou, Kristina Nyström, Helena Sjöstrand och Christer Ljungberg). Professor Göran Cars på KTH har aktivt deltagit i arbetet för att säkerställa såväl frågor om praktisk relevans som vetenskaplig kvalitet samt bidragit med rapportskrivning.

Borlänge den 12 december 2014

Magnus Bengtsson

Projektledare Den Attraktiva Regionen

Sammanfattning

Den Attraktiva Regionen (DAR) är ett utvecklingsprojekt som syftar till utveckla samspelet kring ett transportsystem som bidrar till regional utveckling, miljöeffektiv rörlighet och social hållbarhet. Samspelet mellan rumslig utveckling, infrastruktur och transportplanering är ett huvudtema.

Denna studie har utförts inom ramen för DAR för att belysa hur kommuner som stått inför förändringar av sin station eller huvudhållplats har resonerat kring stationslägen, samt vilka effekter olika val av stationsläge får för resande och stadens utveckling. Tjänstemän och politiker från sex större och fyra mindre kommuner samt representanter från Trafikverket har intervjuats och kollektivtrafikmyndigheten har kontaktats för att få statistik för resandeutvecklingen.

Studien visar att en centralt belägen station är idealet och förstahandsalternativet i samtliga kommuner. För vissa bedöms dock priset, i form av negativ påverkan, kostnader eller förlängd restid, som för högt.

Trots bristande statistikunderlag kan man dra slutsatsen att resandet har ökat från samtliga studerade orter. Det finns inte några enkla samband mellan att centrala lägen skulle ge störst ökning i antal resande men en central station ger generellt sett bättre förutsättningar för högt resande. En extern station ställer höga krav på åtgärder för att kompensera för det externa läget, till exempel tät skytteltrafik från centrum. Det är också vanligt att pendlarparkeringarna har fått utvidgas i omgångar, vilket kan tolkas på olika sätt.

Att ett centralt läge på stationen är förstahandsalternativet för samtliga städer beror på att man ser positiva effekter med en centralt belägen station, utöver att det ger bättre förutsättningar för ökat tågresande. Främst handlar det om att det ger en värdig entré mot staden, att stationen kan synas i centrum, det ger en tyngd åt staden. En station ger också en koncentration av människor som i sin tur ger bättre förutsättningar för handel och annan näringsverksamhet som man i många städer vill styra mot centrum. I mindre orter handlar det om att skapa ett definierat centrum och skapa mötesplatser.

De flesta kommuner inser värdet av stationsnära lägen och försöker realisera det genom att planera för ny och tät bebyggelse kring stationen. För externa tågstationerna har det dock visat sig svårt att få intresse för den typen av etableringar. I stället har de dragit till sig externhandel och annan ytkrävande verksamhet. Några av fallstudierna visar att det sannolikt går att skapa samma värden kring en välutvecklad busstation, men att det av olika skäl är mer ovanligt att man satsar på att utveckla sina busstationer.

Ett viktigt resultat av studien är att ett centralt läge inte är en garanti för positiva effekter för resande och stadsutveckling. Även centrala lägen behöver väljas och utformas med omsorg och med ett ”hela resan-perspektiv”. Någon part, ofta kommunen, måste aktivt ta till vara de värden som det stationsnära läget kan ge.

1. Bakgrund och syfte

Den attraktiva regionen (i fortsättningen kallat DAR) är ett treårigt utvecklingsprojekt som syftar till att skapa förutsättningar för regional och lokal utveckling och att hitta effektiva åtgärder genom att frågor kopplade till såväl attraktivitet som miljöeffektiv rörlighet och social hållbarhet lyfts på agendan. Med samhällsplaneringen som arena fokuserar projektet på att utveckla samspel mellan parterna.

Projektet är ett samarbete mellan Trafikverket och en rad andra aktörer: Boverket, Sveriges kommuner och landsting, Region Skåne, Regionförbundet Södra Småland, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet ÖSTSAM, Länsstyrelsen i Västmanland och Region Gävleborg.

I samband med detta arbete har Trivector på uppdrag av Trafikverket belyst effekterna av sex relativt nya stationsetableringar. De effekter som studeras är hur läget påverkar kvantiteten på resandet och hur den nya stationen bidragit till utveckling i kommunen respektive i anslutning till stationen. Vidare har också exempel på fyra orters utveckling kopplat till stationer, resecentrum eller utlokalisering av hållplats från samhälle till förbifartsväg studerats mer översiktligt. Baserat på resultaten ges idé för hur DARs pilotprojekt kan analysera och utveckla tankar runt sina stationer och resecentrum samt om framtida etableringar.

2. Metod

Utredningen har genomförts med hjälp av fallstudier av några städer som gjort principiellt olika val av lokalisering; central respektive extern lokalisering. De städer som studerats är Örnsköldsvik, Uppsala och Varberg (central lokalisering) respektive Söderhamn, Falkenberg och Landskrona (extern lokalisering).

För att belysa mindre samhällens utveckling kopplat till stationer, resecentrum eller utlokalisering av hållplats från centrum till förbifart, har fyra orter studerats mer översiktligt. De fyra studerade orterna är Mölnlycke och Knislinge (behåller stationen centralt) och Vellinge och Påskallavik (motorväghållplatser).

2.1 Metod – de sex städerna:

Intervjuer och insamling av statistik

Faktainsamling har skett genom riktade intervjuer med tjänstemän på stadsbyggnadskontor eller trafikkontor i respektive kommun, Trafikverket samt hos respektive regional kollektivtrafikmyndighet. Intervjuerna med kollektivtrafikmyndigheten fokuserade framförallt på hur resandet utvecklats samt faktorer som kan förklara resandeutvecklingen. Intervjuerna med representanter från kommunerna handlade delvis om utvecklingen av resande men hade större fokus på utvecklingen av stadskvaliteter och de regionala sambanden samt arbetsprocessen. Frågor ställdes om den nya stationens utformning och läge, kommunens målbild och planer, arbetsprocessen fram till den nya stationen, samt vilket effekter man hittills sett. Rent konkret ställdes frågor om vad som hänt med området närmast stationen, samt hur bland annat service, handel, boende, arbetsmarknad mark- och fastighetsvärden och ”bilden av staden” har utvecklats för kommunen som helhet. Vidare ställdes frågor om hur läget kom att beslutas, vilka förväntningar som fanns och hur dessa kom att realiseras. Frågan om vad förändringen betytt för de regionala sambanden ställdes både till kommunen och till kollektivtrafikmyndigheten. I intervjuerna efterfrågades också statistik avseende resande med kollektivtrafiken, inom staden och regionalt, före respektive efter ombyggnaden av stationen. Kortare intervjuer har även genomförts med en politiker (kommunalråd eller liknande) i varje kommun. Frågor ställdes då om hur man resonerade politiskt inför förändringen av stationen, vilka erfarenheter man hade av processen och stationens läge samt vilken betydelse den nya stationen haft för staden och regionen.

Intervjuerna genomfördes i april–november 2014.

Analys

Utifrån det insamlade underlaget kartlades hur resandet med kollektivtrafik har utvecklats från och till stationerna. En jämförelse mellan läget före, respektive efter ombyggnaden eftersträvades, men begränsningar i tillgången på statistik gjorde i vissa fall att en mer översiktlig bedömning av utvecklingen av resandet fick göras. För Varberg, där inga åtgärder ännu genomförts, gjordes sammanställningen för samma år som i Falkenberg.

Förändringar i resandet analyserades mot bakgrunden av förändringar i kollektivtrafikutbudet och andra utvecklingstrender i kommunerna som kan ha påverkat resandet. En jämförelse gjordes även med Trafikanalys statistik över utvecklingen av persontrafiken på tåg i hela landet.

När det gäller utvecklingen av stadskvaliteter analyserades kommunens målbilder och det sammanhang som stationsflytten ingick i. Särskild vikt lades vid att beskriva strategier som

kommuner använde för att kompensera för ett externt läge på stationen, samt vad som möjliggjort att kommunerna med centralt placerade stationer lyckades placera dem där. Utifrån kommunernas beskrivning av utvecklingen sedan stationsförändringen identifierades för- och nackdelar med de valda stationslägena och stadsutvecklingsstrategierna. Med stöd i det arbete som gjorts i detta projekt samt andra studier av stationslokalisering och samverkansfrågor har en metodik för fortsatt arbete tagits fram.

Sammanställning av resultat och jämförelser

Det insamlade materialet från intervjuer och statistikunderlag sammanställdes och jämförelser gjordes mellan orterna för att se om det gick att dra några slutsatser avseende genomgående skillnader mellan städer med centrala respektive perifert belägna stationer.

Förslag till metodik för fortsatt arbete

Utifrån kommunernas beskrivning av utvecklingen sedan stationsförändringen identifierades för- och nackdelar med de valda stationslägena och stadsutvecklingsstrategierna. Med stöd i det arbete som gjorts i detta projekt samt andra studier av stationslokalisering och samverkansfrågor har en metodik för fortsatt arbete tagits fram.

2.2 Metod – de fyra mindre orterna

Metoden för kartläggningen i de fyra orterna var snarlik den i de sex städerna men på en mer översiktlig nivå. Kommunernas stadsbyggnadschef eller utvecklingsstrateg intervjuades om stationsflytten, mål, process och effekter på resande och ortsutveckling. Frågor ställdes också om hur man såg på skillnader mellan buss och tåg när det gäller att skapa attraktiva stationsmiljöer och förutsättningarna för att göra en långsiktig satsning kring busshållplatser.

3. Sex städer– stationslägets inverkan på kvaliteter och resande

I detta kapitel redogörs resultaten från de intervjuer som genomförts med tjänstemän, politiker och trafikhuvudmän i några städer som gjort principiellt skilda val av lokalisering; central respektive extern lokalisering.

3.1 Örnsköldsvik – central lokalisering

Örnsköldsvik i Ångermanland har runt 29 000 invånare i tätorten. Invånarantalet har minskat något sedan 1990-talet men har åter börjat öka. Örnsköldsvik ligger längs med Botniabanan och restiden med tåg till Umeå respektive Härnösand är ca en timme.

Beskrivning av stationen

1989 lades persontrafiken till Örnsköldsvik station ner, men den återupptogs när Botniabanan togs i bruk år 2010. Ett nytt resecentrum

”Det finns en ny framtidstro i Örnsköldsvik och stationen är säkert en del i det hela.”

byggdes i närheten av den ursprungliga stationen. Resecentrum ligger vid inre hamnen i Örnsköldsvik, cirka 300 meter från stadens kommersiella centrum och 200 meter från Universitetet. Samtidigt ligger den i kanten av staden eftersom det i stort sett saknas bebyggelse på stationens västra sida.

Det finns gott om pendlarparkeringar vid stationen. Tidigare hade dessa samma parkeringsavgift som andra centrumparkeringar, vilket gjorde att parkeringarna blev underutnyttjade. När de å andra sidan var gratis fylldes de av bilar som tillhörde den som arbetade i närheten. Frågan om hur man utformar en avgift som gör att parkeringarna fylls med tågresenärer är svår att knäcka för kommunen. Nu har heldagsparkering med lägre taxa införts.

Det finns cykelparkering, men eftersom man planerade denna i ett alldeles för sent skede hamnade den på ytor som ”blev över” och blev underdimensionerad. Den saknar även tak. Nu arbetar man för att förbättra detta. Vid resecentrum har cykelskåp nu placerats för säker förvaring av cyklar.



Figur 1. Örnköldsvik resecenter. Foto: Bygdegårdarnas riksförbund

Processen fram till valt alternativ

Under 90-talet pågick planering och diskussion om olika alternativa lägen för Botniabanan och stationen. Den positiva betydelse stationen fått för staden beskrivs i intervjuerna till stor del vara resultatet av en god planberedskap och det faktum att kommunen och Trafikverket (då Banverket) förmådde utveckla ett strategiskt och kreativt samarbete. Redan i den stund järnvägsplanerna blev kända inledde kommunen ett planeringsarbete i vilket fokus först riktades mot tänkbar lokalisering. I det arbetet jämfördes för- och nackdelar med en extern respektive stadslokalisering. Till en början var politiken splittrad. Majoritet ville ha ett centrumnära läge med bra möjligheter för gång- och cykeltrafik till centrum, och där det fanns central utvecklingsbar mark. Oppositionen oroades av att det skulle innebära intrång i stadsmiljön och för enskilda fastighetsägare. Inget av alternativen bedömdes som hundra procent optimalt, men den sammantagna bedömningen innebar att kommunen såg överlägsna fördelar med en stadslokalisering.

Detta gjorde att kommunen och Banverket snabbt enades om en central station i ett läge där man delvis kunde nyttja ett äldre industrispårsreservat. Detta reservat har nu förädlats och man har byggt om radier och lutningar enligt Botniabanans krav.



Figur 2. Örnsköldsvik resecentrum respektive Norra station (röda stjärnor) och gamla stationshuset (svart stjärna). Den svarta linjen markerar Örnsköldsviks kommersiella centrum. Källa: Eniro

I en arkitekttävling för Inre hamnområdet i slutet av 90-talet var stationen med vid nuvarande läge och 2002 antogs en fördjupad översiktsplan för området. Med stöd av detta har stadsdelen utvecklats. Ett problem som uppstod var att stationen skulle inkräkta på den centrala hoppbacken genom att perrongen skulle passera över landningsbacken. Detta löstes genom att man rev delar av backen och grävde in den 40 meter in i berget. Även om det blev dyrt räknade Banverket ut att det var samhällsekonomiskt motiverat och man fick samtidigt en bergtäkt till byggandet av Botniabanen. Spåren flyttade cirka 100 meter västerut på andra sidan Modovägen.

Ett nordligt stationsläge tillkom då spåren norrut passerade i närheten av sjukhuset och stora industrier och det var lätt att anlägga ytterligare en station där.

Det har varit en medveten strategi att köpa upp marken för att kunna styra över utvecklingen i strategiska lägen. Redan tidigt började man köpa mark och fastigheter in mot centrala Örnsköldsvik. Kommunen förvärvade också nyligen stationsområdet på fem hektar från Jernhusen som då blev planeringsbar mark.

Från politiskt håll har man mycket bra erfarenheter av processen. Det var en nära och öppen dialog där både Banverket, SJ, allmänheten och företrädare för näringslivet, fackliga organisationer och universiteten var med. Samsynen mellan kommunen och Banverket innebar att ingen järnvägsplan har överklagats. Kommunen anser att båda parter har haft en bra ambition

att finna lösningar och att hela kedjan, från information till genomförande, skötts på ett bra sätt med bra nivå på diskussioner. Det var få fastigheter som berördes av utbyggnaden och genom att kommunen äger mycket mark har man haft möjlighet att tillhandahålla mark för nybyggnation för dem vars fastigheter behövde rivas.

Genomförda förändringar i trafikutbud

Antalet tåg till och från Örnsköldsvik har ökat mycket. År 1985 gick fyra tåg per dygn mot Mellansel (nattåg mot Stockholm) och året innan den lades ner helt år 1989 hade det minskat till en avgång. Ett år efter att trafiken återupptogs, 2011, gick 9 tåg per dygn mot Umeå och våren 2014 hade det ökat till 15 tåg per dygn mot Umeå och 14 mot Sundsvall. Mot Stockholm finns 6 dagsturer med en restid på drygt 5,5 timmar, samt ett nattåg.

Målbilder, prognoser och förväntningar

Vi har i detta arbete inte fått tillgång till några prognoser för hur mycket resandet skulle öka med den återupptagna persontrafiken på järnvägen. Prognoserna för antalet tågavgångar har dock överträffats.

Förändringar i resandet

Stora förändringar i buss- och tågutbudet och problem med biljetteringen under några år gör att det saknas rättvisande statistik för antalet resande med tåg och buss. En indikation på att resandet har ökat är att många kommunanställda som pendlar in till Örnsköldsvik anger att de inte tagit jobbet om det inte varit för att man kan ta tåget dit.

Det är lågt resande med bussar, bland annat på grund ett dåligt kollektivtrafikutbud i staden med turutbud på timmes- eller halvtimmestrafik.

Förändring av stadskvaliteter

Intervjupersonerna i Örnsköldsvik förmedlar en samstämd och mycket positiv bild av stationsetableringen. När stationsfrågan aktualiserades hade staden under en längre tid fått vidkännas tillbakagång. Befolkningen hade krympt sedan 1990-talet och näringslivet omstrukturerats med konsekvens att arbetsplatserna blivit färre. Nu har utvecklingen vänt. Staden växer och den bild som intervjupersonerna förmedlar är att den nya järnvägen och stationen spelat en avgörande roll för den positiva utveckling som ägt rum de senaste åren. *”Det finns en ny framtidstro i Örnsköldsvik.”*

Betydelsen av planeringsberedskap

Med utgångspunkt i ställningstagandet att en central station var önskvärd inleddes arbete med att ta ställning till hur stationen och dess omgivning skulle utformas och vilka funktioner som skulle finnas i stationsområdet, samt inte minst hur området skulle knytas till den befintliga stadskärnan. Detta arbete genomfördes i form av en fördjupad översiktsplan för stadskärnan. Det handlade för det första om att analysera vilka verksamheter som skulle vara önskvärda/möjliga att lokalisera till stationsområdet. Men det handlade också om analyser av samspelet mellan stadskärnan och stationsområdet. Å ena fanns en risk att stationsområdet skulle upplevas som en avkrok utan relation till staden i övrigt, å den andra fanns en hotbild att stationsområdet skulle konkurrera och 'ta över' funktioner från stadskärnan. Utmaningen var alltså en plan för stationsområdet som innebar att detta fick egen livskraft och attraktivitet, och att det snarare än en konkurrent skulle ses som ett komplement till den befintliga stadskärnan. I intervjuerna betonas detta förberedande arbete, innan överläggningarna med Trafikverket, som viktigt. Det

innebar dels att kommunen fick en förankrad tanke och idé om hur staden skulle kunna utvecklas när den nya infrastrukturen fanns på plats. Dessutom innebar förberedelserna att kommunen var en väl rustad och professionellt kunnig aktör redan i de initiala kontakterna med Trafikverket, som tydligt kunde artikulera kommunala intressen och värdering av olika handlingsalternativ.

Samverkan mellan kommunen och Trafikverket

Precis som i fallet Botniabanan finns många gånger en samstämd bedömning hos nyckelaktörer, att den tänka infrastrukturinvesteringen är positiv och angelägen för utveckling av regionen. Denna samstämdhet till trots uppstår ofta under processens gång konflikter och motsättningar kring enskilda detaljfrågor. Dessa konfliktpunkter riskerar att skymma sikten och snarare än koncentrera energin på att nå det gemensamma målet fokuseras detaljer där man inte är överens – skogen skymms av träden. Mot bakgrund av sådana erfarenheter gjordes stora ansträngningar för att utveckla ett nära samarbete mellan Trafikverket, kommunen och i planeringsprocessen. Ytterst handlade samarbetet om att tillsammans utveckla lösningar som ömsesidigt kunde accepteras. Ambitionen för samarbetet fanns således tydligt uttalat i målet, att i samförstånd komma fram till lösningar för att inte i senare skeden hamna i konflikter kring detaljfrågor i det av alla aktörerna önskade projektet. Rent konkret innebar samarbetet att arbetet med järnvägsutredningen samordnades med kommunens översiktsplanering och att järnvägsplanen samordnades med kommunens detaljplanering. Detta arbete handlade inte bara om samspelet mellan kommunen och Botniabaneprojektet, en lika viktig roll spelar länsstyrelsen, genom att redan i tidiga skeden kunna uppmärksamma problem och intressekonflikter, som om de inte hanteras, kan vålla problem i senare skeden av processen.

Att ha folket med sig

En insikt från Örnsköldsvik är att för människor i gemen är planeringsprocessen för byggande av järnväg ett virrvarr av begrepp som sammantagna innebär total oförståelse för hur processen går till. Begreppen förstudie, järnvägsutredning, tillåtlighetsprövning och järnvägsplan och hur dessa tidsmässigt och innehållsmässigt förhåller sig till varandra är en gåta för den största delen av de människor som berörs. Också i professionella kretsar är okunskapen betydande. Dessa kunskapsbrister är på intet sätt unika för fallet Botniabanan och kan lätt leda till missförstånd och konflikter.

För att minimera dessa problem lades stor vikt vid att i tidiga skeden informera om hur planeringsprocessen är organiserad, d v s olika faser i processen samt var och hur beslut fattas under processens gång. Det faktum att personer med synpunkter/idéer fick kunskap om på vilket sätt och i vilket skede deras synpunkter skulle kunna beaktas i processen, bidrog till att projektet vann förtroende. Ett motto var att inga synpunkter ”skulle viftas bort”. Antingen gavs förslagsställaren ett klart och tydligt besked om formerna för hur han/hon skulle framföra sina synpunkter, eller också togs synpunkterna omhand av projektets personal som lovade att bevaka dem i den fortsatta processen, naturligtvis med en återkoppling till den som lämnat synpunkterna. En slutsats är vidare att formerna för samråd och dialog måste varieras. Öppna offentliga möten kan inte sällan domineras av en eller ett fåtal aktörer som anser att just deras synpunkter är de allra viktigaste. Samtidigt kan finnas personer som har intressen och synpunkter som pga. av sämre verbal förmåga inte kommer till tals.

Utveckling av området kring stationen

I Örnsköldsvik liksom i övriga Sverige och internationellt finns en trend mot urbanisering. Hos många hushåll finns idag en stark efterfrågan på stadsliv och urbana kvaliteter. I intervjuerna noteras att det i Örnsköldsvik finns ett stort intresse för att bo centralt och prisutveckling i stadscentrala lägen varit god.

Området runt resecentrum attraherar framförallt bostadsbyggande. Det finns ett stort intresse för att bo centralt och god prisutveckling just där. Redan nu har man ett bostadsprojekt med promenadavstånd från stationen, och när det är färdigt är det cirka 15 villor och 30 lägenheter. *”Trots att det innan beslutet fördes en diskussion om bullerpåverkan så visade det sig efteråt att bläcket knappt han torka på pappret innan det kom in ansökningar om att bygga bostäder i slutningen ovanför stationen. Där är det vacker utsikt och man känner att det är nära världen, eftersom det är gångavstånd till stationen”*. Det finns även intressenter som vill bygga hyresrätter där, vilket annars är sällsynt. Närmast stationen planeras två punkthus med totalt 80–90 lägenheter. Planerna föreskriver bostäder med kommersiella verksamheter i markplanet, men det finns ingen stor efterfrågan på kontorslokaler i dagsläget.

Utvecklingen av andra verksamheter i stationsområdet är inte okomplicerad. Å ena sidan finns en starkt uttalad ambition att stärka stationsområdet och att göra detta till en attraktiv nod i Örnsköldsvik. Å andra sidan finns en medvetenhet om att om inte detta görs på rätt sätt kan det innebära en utarmning av stadskärnan. Tillkomsten av resecentrum har redan idag inneburit en påtaglig fysisk förändring i staden. Centrum har förskjutits något mot resecentrum eftersom fler människor rör sig i denna riktning. Men flödet är i huvudsak begränsat till tågans ankomst och avgångstider. Kommunens ambition är som nämnts att stationsområdet ska ses som ett komplement, som förstärker snarare än konkurrerar, med stadskärnan. För att hantera denna balansgång ska kommunen ta fram en handelsstrategi. Vad gäller stationen är strategin att utveckla ett aktivt stråk som förbinder stadskärnan med stationsområdet. För att inte konkurrera med stadskärnan kommer det kommersiella inslaget längs detta stråk att vara blygsamt eller obefintligt. I stället är ambitionen att i huvudsak rama in stråket med bostäder, kontor och offentliga verksamheter, exempelvis utbildning. Även om Örnsköldsvik vänt nedgång till utveckling under senare år, så är tillväxten relativt blygsam. Det innebär att detta stråk inte kan komma att realiseras fullt ut i en omedelbar närtid. Kommunen ser dock detta stråk som en prioriterad satsning i sin fysiska och strategiska planering. Det har politiskt stöd och intervjupersoner bedömer att det kommer att realiseras inom en överskådbar framtid. I avvaktan på att stråket utvecklats finns frågor som måste hanteras. Det har funnits problem med upplevd otrygghet vid den nya stationen. Caféverksamheten som finns i stationen har haft svårt att överleva. Nu ska ett upprustningsprogram startas där man ska se över inredning, belysning och tillgänglighet och information ses över.

Påverkan på regionala samband

Botniabanan och den nya stationen bedöms således ha spelat en viktig roll för Örnsköldsviks renässans. Den nya järnvägen har inneburit att Örnsköldsviks arbetsmarknad vuxit. Umeå och dess arbetsmarknad har genom den nya infrastrukturen hamnat inom pendlingsavstånd. Detta har inneburit att arbetsmarknaden vuxit genom möjligheterna till arbetspendling, men också genom att det för företag i Örnsköldsvik blivit möjligt att rekrytera arbetskraft från Umeåregionen. Den nya järnvägen har också skapat möjligheter till resande för att ta del av kulturutbud och attraktioner i en annan stad. Intervjupersonernas bedömning är alltså att den nya infrastrukturen möjliggjort en regional tillgänglighet som betytt mycket för stadens utveckling. I kommunen finns en uttalad målsättning att knyta Örnsköldsvik närmare Umeå och här drar man nytta av Botniabanan. Stationen har synliggjort möjligheten att pendla och gjort det enklare. Det har underlättat samarbete mellan Örnsköldsviks sjukhus och regionsjukhuset i Umeå, liksom utbytet mellan de båda städernas campus. Samtidigt som infrastrukturens betydelse varit avgörande understryks samtidigt att det inte enbart är spåren i sig som förklarar denna positiva utveckling. En utmaning har varit att påverka resmönster och att få boende i Örnsköldsvik att utnyttja den potential som infrastrukturen möjliggör. Här spelar stationsplacering och stationsutformning och inte minst kvaliteter i närmiljön en viktig roll. Intervjupersoners bedömning är att

”framgångssagan” i hög grad kan förklaras av samspelet mellan infrastrukturen och dess samspel med en attraktiv och genomtänkt utformning av stationen och den omgivande miljön.

Tågen går fulla i pendlingstiderna och klagomål har framförts om att det finns för få sittplatser. I början var det en hel del tekniska problem med det nya signalsystemet, men trots det vill man åka tåg.

In- och utpendlingen är ungefär lika omfattande och här har många som pendlar till sjukhuset nytta av det nordligare stationsläget. Det nya centrala stationsläget har också betytt väldigt mycket; alla i centrum kan gå på tio minuter till stationen. Kommunens tjänstemän tror att många av dessa säkert hade tagit bilen till resmålet om det hade varit en extern station som man skulle ta sig till.

3.2 Uppsala – central lokalisering

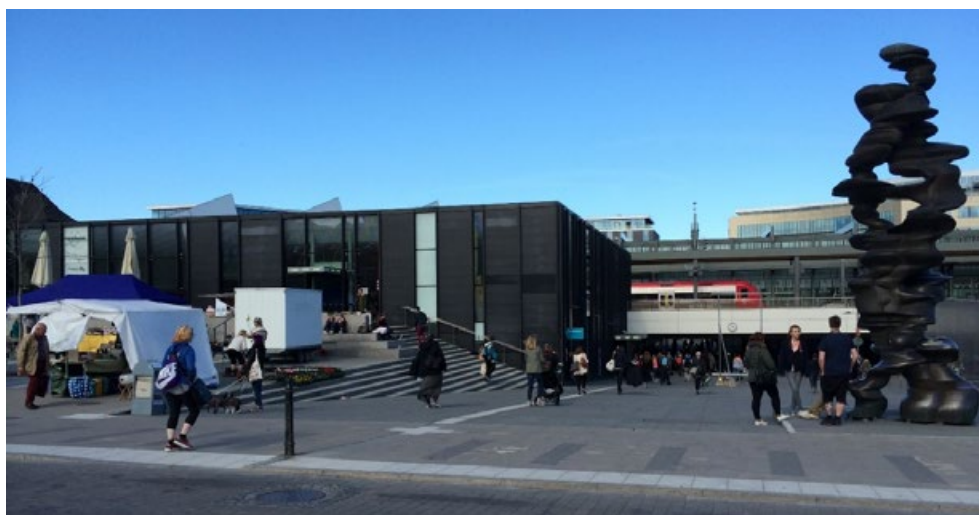
Uppsala ligger i Uppland och har 156 000 invånare i staden. Invånarantalet har sedan 1990-talet ökat kraftigt. Uppsala ligger längs med Ostkustbanan, 40 minuter från Stockholm och 45 minuter från Gävle.

Beskrivning av stationen

Uppsala Centralstation ligger centralt, i anslutning till stadens kommersiella centrum. Åren 2005–2011 genomgick stationsområdet en

omfattande ombyggnad och Uppsala resecentrum anlades. Resecentrumet är byggt som en tillbyggnad till det äldre stationshuset. Den nya stationsbyggnaden innehåller bland annat apotek, bokhandel och två restauranger. Det gamla stationshuset hyser i dag ytterligare tre restauranger.

”Uppsala har förvandlats från en sömning universitetsby till en attraktiv... du kan ta valfri klyscha; det har betytt mycket för staden att få en värdig entré.”



Figur 3. Uppsala resecentrum en fredag i april.

Ombyggnaden har inneburit att möjligheten att ta sig till stationen har förbättrats. Plankorsningen för tågpassagerare har ersatts med en bred passage under spåren som även rymmer en cykelbana. Nya cykelpassager har öppnats för att ge genare cykelväg till stationen. Cykelparkeringar och ett parkeringsgarage, med hiss direkt till tunnelpassagen, har tillkommit. Genom att öppna nya uppgångar till plattformarna i södra änden har boende i södra delen av Uppsala fått betydligt kortare väg till stationen. Precis utanför stationen byggdes en ny bussgata. Stadstrafikens

busslinjer är anpassade så att alla bussar nu angör stationen. Sedan tidigare låg också bussterminalen för regionbussarna vid resecentrum.

Parallellt med ombyggnaden har en upprustning av närliggande gator skett, bland annat gatan mellan stationen och gågatan. På så sätt har centrum breddats och kommit närmare stationen.



Figur 4. Uppsalas resecentrum (röd stjärna) och gamla stationshuset (svart stjärna). Den svarta linjen markerar Uppsalas kommersiella centrum. Källa: Eniro

Processen fram till valt alternativ

Projektet Uppsala Resecentrum har en lång historia. Redan i slutet av 1980-talet initierades förhandlingar mellan Uppsala kommun, Banverket (då SJ) och Jernhusen (då SJ-Fastigheter). I december 1990 träffades ett samarbetsavtal där parterna deklarerade sin gemensamma ambition att utveckla ett högklassigt resecentrum. Under 1990-talet löpte, enligt intervjupersoner, samarbetet mellan parterna inte smärtfritt – snarare tvärtom. Skilda intressen innebar att parterna ofta hamnade i låsta positioner och att de hade svårt att hitta lösningar som var ömsesidigt acceptabla. Schematiskt kan man säga att Trafikverket upplevdes som alltför inriktat på effektiva trafikala lösningar och samtidigt upplevdes kommunens förväntningar på projektet som orealistiska.

Den tröghet som kännetecknat processen ersattes successivt av ett samarbete som intervjupersonerna bedömer som målinriktat och effektivt. Parallellt och i samordnad form inleder Trafikverket och Uppsala kommun detaljerad planering för stationsområdet, Trafikverket i form av en järnvägsplan och kommunen i form av först en fördjupad översiktsplan för hela området och därefter en detaljplan. Med utgångspunkt i ett samarbetsavtal samt arbetet med detaljplan och järnvägsplan så fördjupas förhandlingarna mellan parterna. Förhandlingarna kommer att föras målmedvetet med syfte att få till stånd ett bindande avtal för utvecklingen av området. År 2003 resulterar detta arbete i ett ramavtal mellan de tre parterna.

Från politiskt håll är man kritisk till att processen tog så lång tid. Stationsutbyggnaden var i flera år ett hinder för utvecklingen eftersom strategisk mark låstes för exploatering i flera decennier. I dag är man nöjd med resultatet, men menar att det kommer att ta många år innan man kan hämta igen det som förlorades i tillväxt de åren den planerade stationsombyggnaden lade sin kalla hand över området. Viljan att skynda på processen gjorde att man undvek att ta upp frågor om utformning som man beförde skulle försinka genomförandet.

Genomförda förändringar i trafikutbud

Ett år efter att stationen invigdes gjordes stora förändringar i trafikutbudet, framförallt till mindre orter norr om Uppsala. Antalet avgångar till Sala ökade från 20 till 72 per vecka och antalet avgångar mot Tierp/Gävle ökade från 221 till 274 per vecka. Söderut ersatte Upplands Lokaltrafiks regionaltåg med Stockholms Lokaltrafiks pendeltåg. Det gjorde att de regionala trafiksystemen integrerades och det blev lättare för resenärer från Uppsala att resa vidare inom Stockholm. Detta innebar dock en försämring för resande med regionaltågen från orter norr om Uppsala som skulle till flygplatsen Arlanda, mellan Uppsala och Stockholm. eftersom de nu fick byta tåg i Uppsala.

Trafikutbudet med region- och stadsbussar förändrades inte i och med ombyggnaden, men förutsättningar för byte har förbättrats eftersom stadsbussarna i högre utsträckning angör resecentrum.

Tidigare fanns ett relativt stort utbud av privata busslinjer med expressbussar mellan Uppsala och Stockholm. Turtätheten har med dessa bussar har minskat på grund av ett minskat resandeunderlag.

Målbilder, prognoser och förväntningar

Flera uttalade mål fanns för ombyggnaden: att öka säkerheten, att förstärka trafikkapaciteten och tillgängligheten, att förbättra miljön på och i anslutning till stationsområdet, samt att skapa förutsättningar för stadsutveckling.

För Uppsala kommun var ombyggnaden av stationsområdet en chans att äntligen binda ihop de två delarna av staden – den västra sidan och ”den andra sidan”. Genom två tunnelpassager inom några hundra meter skulle järnvägens fysiska och mentala barriäreffekt minska. Den ena undergången skulle helt ha bekostats av kommunen men ströks av kostnadsskäl. Det var också mycket viktigt att göra stationsområdet till en högklassig entré mot staden. Denna målbild har till stor del styrt utformningen av resecentrum och stationsområdet.

För att lyckas med målbilden var det viktigt att stationsområdet blev en vacker plats där människor gärna uppehöll sig. Man funderade på hur man skulle jämna ut flödena och aktiviteten runt stationsområdet så att det var liv och rörelse även mellan tågavgångarna.

Kommunen var också intresserad av att antalet resenärer skulle öka, även om det snarare var en utveckling man tog för given snarare än ett mål. I den fördjupade översiktsplanen från början av mitten av 90-talet räknade man med att det inom några decennier behövdes kapacitet för två till tre gånger fler resenärer. Enligt prognosen skulle antalet på- och avstigande på vardagar vara cirka 40 000 med tåg och 10 000 med regionbuss år 2010.

Förändringar i resandet

Hösten 2013, knappt två år efter invigningen, var antal på- och avstigande på tåg vid Uppsala resecentrum 33 000 personer enligt en resanderäkning genomförd ett vardagsdygn. Det är något lägre än kommunens prognos men innebar ändå att antalet resande med tåg till och från stationen hade ökat med 26 procent jämfört med året innan ombyggnaden var klar.

Förändring av stadskvaliteter

Förväntningarna på den nya stationen som ett stadsutvecklingsprojekt och som fungerande trafiknod har uppfyllts med råge. Järnvägens barriäreffekt har minskat och resecentrum har blivit en levande och attraktiv plats. Människor tar del av utbudet av restauranger och använder platsen framför resecentrum som ett torg. De koncentrerade folkströmmarna gör att platsen är lämplig

för torghandel. Den nya stationen och stationsmiljön har på ett påtagligt sätt bidragit till stadsutveckling.

Vad har hänt i stationsområdet?

Ny bebyggelse har tillkommit runt stationsområdet i och med att mark som låg outnyttjad sedan godshanteringen flyttades, har bebyggts. Det byggs framförallt bostäder, för att ge god funktionsblandning och levande stadsliv även på kvällarna, men även hotell, kontor och kommersiella lokaler. Fastighetspriserna har påverkats positivt, framförallt i de områden som tack vare södra passagen till plattformen och den nya cykelbron har fått kortare resväg till stationen. Uppsnyggningen av stationsområdet har också påverkat värdet på de fastigheter som ligger allra närmast. Resecentrum är utformat både för att tillgodose resenärers behov och för att utveckla området som en plats med folkliv. Men det finns en viss konflikt mellan resecentrum som trevlig plats och som transportnav. Till exempel skulle mindre folkliv ha gett mer plats åt bussarna. När det gäller själva stationshuset har det framförts kritik mot att väntsal och sittmöjligheter för resenärer är underdimensionerade till fördel för näringsverksamheter. Ombyggnaden har haft positiv inverkan på tryggheten kring stationen. Bangården var tidigare mycket otrygg på kvällarna.

Stadsutveckling och stadsläkning

Uppsala är en expansiv stad i en expansiv region. Här finns en stark efterfrågan på byggande. Från kommunens sida fanns en uttryckt politisk vilja att bejaka denna expansion. En förtätning och nya exploateringar i anslutning till stationsområdet ansågs vara ett konkret sätt att realisera dessa ambitioner. Vid sidan av tillväxtambitionen fanns i kommunen också en vilja att komma till rätta med obalanser i staden. Av hävd har stadens västra delar varit lite ”finare” med slottet, ån och universitetet, medan de östra varit arbetarstadsdelen med en lägre status. Järnvägen har löpt som en barriär som separerat de två delarna av staden. En uttalad politisk ambition var att koppla samman och integrera de två stadshalvorna. Beslutet att bygga Uppsalas Konsert- och kongresshus i den östra stadsdelen var ett uttryck för denna ambition. I och med utvecklandet av resecentrum skapades nya möjligheter. Ett mycket starkt önskemål från stadens sida var att ge stationsområdet en sådan utformning att spårens barriäreffekt tonades ner och att passager skulle kunna ske på ett säkert sätt i en attraktiv miljö. Intervjupersoner vitsordar att ambitionerna att åstadkomma stadstillväxt och stadsläkning kunnat tillgodoses på ett effektivt sätt i och med tillskapandet av resecentrum.

Bilden av Uppsala

En intervjuperson beskriver, att tidigare var intrycket att Uppsala en ”*sömnig universitetsby*” men i och med att den nya bebyggelsen tar vissa nya grepp arkitektoniskt, kommer det intrycket att förändras, vilket har betydelse för Uppsala som stad. Från politiskt håll tonar man ned bilden av den nya stationens roll i stadsutvecklingen något: ”*Uppsala är en mycket expansiv stad och även om goda kommunikationer är avgörande, så är stationen i sig inte ett lokomotiv i utvecklingen av stadens centrum.*” Det som spelar roll är att staden moderniseras. Från politiskt håll anser man också att stationen är underdimensionerad och att man har byggt med alldeles för låg exploateringsgrad i stationsområdet. ”*I dagsläget är exploateringsgraden lägre närmast stationen än i övriga centrum och det är ju en märklig ordning. Stationshuset borde ha fler våningar och bussgatorna vara överdäckade för att ge plats åt kontor och kommersiella lokaler*” menar man.

Skilda intressen och ställningskrig eller samverkan

Som nämnts kännetecknades den inledande tiden av planeringen för Uppsala Resecentrum av spända relationer och ett ställningskrig från intagna och låsta positioner. Ur Trafikverkets

perspektiv hade kommunens agerande framstått som allt annat än konstruktivt och kreativt. Snarare framstod det som oansvarigt och orealistiskt. Kommunens idéer och förslag skulle vara förenade med avsevärda fördyrningar och den nytta som tillskapades skulle inte motsvara kostnaden. I vissa fall såg Trafikverket visserligen det motiverade i förslaget från kommunen, men ansåg att detta var en kommunal angelägenhet, utan direkt koppling till resecentrumprojektet. På ett motsvarande sätt kunde Trafikverkets roll uppfattas som den stelbente ”nej-sägaren”. Ur kommunens perspektiv framstod Trafikverkets agerande som inskränkt och ensidigt inriktat på trafikala lösningar. Man uppfattade ett starkt motstånd mot att få upp för staden viktiga frågor på agendan och än svårare att vinna gehör för dem. Som nämnts liknades processen vid ett skyttegravskrig med låsta positioner och oförmåga att ta till sig andra parter intressen.

Vändningen från låsta positioner till vilja att samverka för att överbrygga intressekonflikter blir tydlig i och med det samarbetsavtal parterna träffar. I och med detta lämnar man sina sedan länge bestämt intagna positioner för att istället fokusera på intressen. Vilken/vilka roller kan stationen komma att fylla? Vilka möjligheter finns till stadsutveckling/stadsläkning? Hur kan stationens roll som nod för regionalt resande förstärkas? Hur kan effektiva intermodala lösningar åstadkommas? Hur kan en attraktiv stationsmiljö utvecklas? Detta var frågor på parternas agenda. Och snarare än att hävda egna positioner låg fokus på att gemensamt värdera nytta och kostnader och att utveckla kreativa lösningar som var sådana att nyttan översteg kostnaden, för att först därefter inleda en förhandling om kostnadsfördelning parterna emellan.

Ett förhållande som på ett avgörande sätt förändrade och förbättrade förhandlingsklimatet var att Uppsala kommun accepterade att medfinansiera projektet. I och med att kommunen åtog sig ett finansiellt ansvar förändrades rollfördelningen mellan parterna i riktning mot symmetri, man blev förhandlingsparter på mer jämlika villkor. Det som tidigare skapade barriärer och ledde till positionerande och konflikt, blev nu frågor där man upplevde att man hade ett problem som man hade ett gemensamt intresse av att lösa. Ett förslag eller initiativ som tagits av kommunen och var förenat med kostnader bemöttes inte längre med ett ”nej” från Trafikverket eller Jernhusen utan snarare av en fråga, hur kan detta finansieras? På motsvarande sätt kunde inte kommunen med automatik avfärda en tekniskt fördelaktig och kostnadseffektiv lösning från Trafikverket, med mindre än att man också var beredd att ge sig in i en förhandling om finansiering. Det delade finansieringsansvaret innebar således att rollerna i förhandlingen förändras radikalt i positiv riktning. Roll- och maktfördelningen blev jämnare, vilket i sin tur medförde två positiva effekter. Dels blev sakfrågor som tidigare låsts av intagna positioner nu öppna för diskussion, prövning och förhandling. Dels innebar förändringen att förhandlingsklimatet förbättrades påtagligt. Tilltro, respekt och förståelse för andra parter intressen och förslag kom på ett påtagligt sätt att utvecklas i positiv riktning.

Förhandlingsklimat och kreativa lösningar

Det som framhålls som kanske den största fördelen med medfinansieringen från Uppsala är att den befrämjar kreativa lösningar och en ökad processeffektivitet. I en situation där parterna har olika intressen finns alltid risk för låsningar och återvändsgränder i form av strandade förhandlingar. I fallet Uppsala resecentrum illustreras dessa problem tydligt i den segdragna process som karaktäriserade samverkan under 1990-talet. Enligt intervjupersoner förändrades processen dramatiskt karaktär i och med att Uppsala kommun förklarade sig villig att medverka i finansieringen av projektet. I intervjuer bedöms att detta får till konsekvens att klimatet i förhandlingen förändras radikalt till det bättre. Det tidigare ställningskriget ersätts nu av ett gemensamt problemlösande. Intressemotsättningarna finns fortfarande kvar men leder inte till låsningar på det sätt de gjort tidigare. I detta läge skapas incitament för kreativitet för att hitta ömsesidigt acceptabla lösningar.

En genomtänkt och förberedd kommun

Frågan om utveckling av resecentrum i Uppsala var väl förberedd i Uppsala. Redan innan den aktualiserades som projekt tillsammans med Trafikverket hade flera kommunala initiativ tagits. Kommunen hade i ett tidigt skede studerat alternativa lösningar för spårdragning. Inte minst hade då frågan om överdäckning studerats, med resultat att man insåg att en sådan lösning inte var ekonomiskt hållbar. Inför projektstart med Trafikverket gjordes ett arbete som vägledades av frågan om vilka stadsutvecklingsmöjligheter som resecentrumbygget skulle kunna skapa, samt vilka möjligheter som skulle kunna uppstå för att utveckla attraktivitet och mötesplatser i stationsområdets omgivning.

Dessa överväganden om stadsutvecklingsmöjligheter bedömer kommunala intervjupersoner som avgörande viktiga för att i mötet med Trafikverket på effektivt och slagkraftigt sätt kunna hävda kommunala intressen i planeringen av resecentrum. Men det var inte bara i relation till Trafikverket dessa förberedelser var angelägna. De pekade också på betydelsen av att kommunen själv 'gjorde sin läxa' d v s övervägde vilka egna, rent kommunala insatser, som var nödvändiga för att nå ambitionerna om stadsutveckling och stadsläkning. Dessa överväganden inkluderade exempelvis inköp av privatägd mark från två bostadsrättsföreningar för att möjliggöra skapandet av ett attraktivt gång- och cykelstråk som förband den centrala staden med stationen. Dessutom fanns skäl att revidera tidigare planer för att bättre kunna ta tillvara de potentialer till byggande och utveckling som den nya stationen skulle möjliggöra.

Ytterligare en aspekt av kommunal förberedelse var att åstadkomma intern samordning av den kommunala förvaltningen. Olika förvaltningar har varierande intressen att bevaka. En miljöförvaltning har den explicita uppgiften att bevaka ekologiska och miljömässiga kvaliteter, medan en stadbyggandsförvaltning har fokus arkitektur och stadsmiljökvaliteter och ett gatukontor på frågor om trafik och tillgänglighet etc. Att prata med olika röster i en förhandling med en extern part utanför kommunen skapar frustration och förvirring, och man får svårare att hävda kommunala intressen. Av detta skäl lade Uppsala kommun ned kraft på att samordna och jämka olika kommunala intressen, så att kommunen i relationen med externa aktörer kunde tala med en samstämd röst.

Samverkan med näringslivet

Intervjupersoner framhåller som en viktig framgångsfaktor att näringslivet tidigt engagerades i projektet resecentrum. Den insikt som drev kommunen var att många av de satsningar som skulle kunna skapa mervärden när resecentrum uppfördes förutsatte acceptans och investeringar från näringslivet. Ett exempel på detta var Dragarbrunnsgatan som skulle omvandlas från trafikled till gångfartsgata. Här var samverkan och konsensus med handlarna längs gatan en förutsättning för ett lyckat utfall. Också när det gäller nyexploateringar med bostäder, hotell, arbetsplatser och service i anslutning till stationen och stationsområdet var kommunen direkt beroende av samverkan med privata intressenter för att kunna realiseras sina planer på stadsutveckling och stadsläkning. Intervjupersoner förmedlar lärdomen att kommunen inte kan göra färdiga och detaljerade planer, och sedan förvänta sig att investerare och byggare tacksamt ska räcka upp handen och säga "tack för det – nu bygger vi". Istället måste kommunen i tidiga skeden bjuda in privata intressenter för att tillsammans diskutera önskvärd utveckling och de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för att realisera olika projekt.

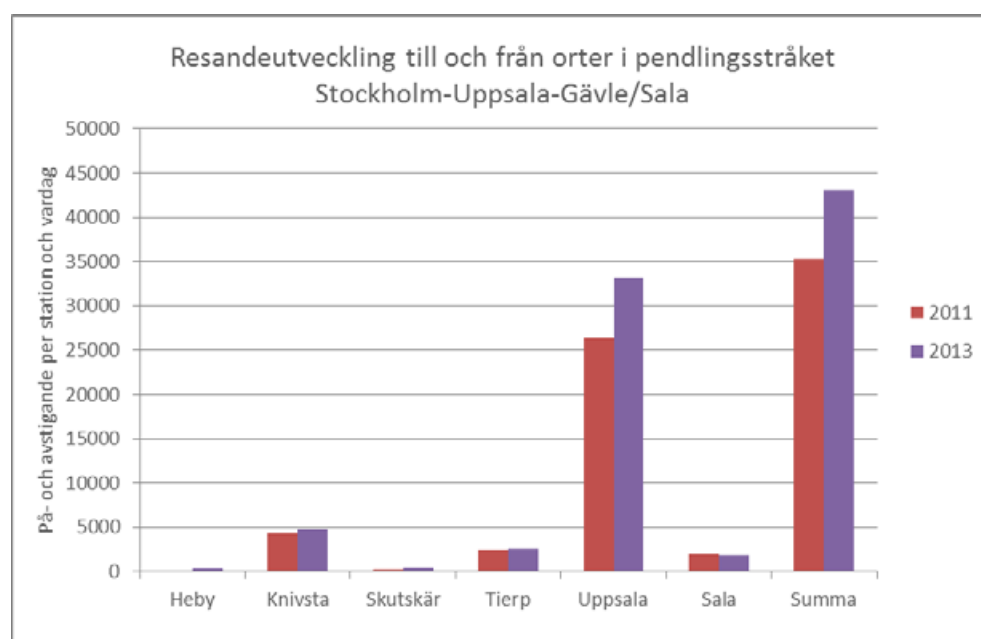
Att skapa synergier och vinna-vinna situationer

Beslut om en infrastrukturinvestering rymmer en mängd olika delfrågor, som alla måste lösas för att projektet ska kunna realiseras. Det handlar i ett typiskt fall om frågor rörande produktionskostnader, finansiering, tekniklösningar, standarder, byggstart och om hur projektet ska avgränsas. De berörda parterna har olika intressen i dessa frågor. Ibland kan intressena vara

mer eller mindre samstämmiga, ibland är de motstridiga. Men, utöver dessa preferenser finns ytterligare en viktig skillnad. Parterna lägger skild vikt vid de olika delfrågor som ingår i projektet. En fråga som för en av parterna är den i särklass viktigaste, kan för en annan part vara av relativt sett mindre betydelse, och vice versa. Detta öppnar för möjligheter för förhandlingsöverenskommelser som innebär att parterna företrädesvis gör eftergifter i frågor de själva ser som relativt mindre betydelsefulla men som samtidigt är av hög prioritet för motparten. På motsvarande sätt markeras ovilligheten att göra eftergifter i frågor man själv bedömer som de viktigaste, här förväntas motparten vara villig att göra eftergifter. Förhandlingen kan då liknas vid ett trade-off spel, ett givande och tagande där parterna i samspel med varandra söker lösningar som är ömsesidigt fördelaktiga. Om parterna spelar detta spel skickligt finns möjligheter till vinna-vinna-lösningar, d v s överenskommelser där parterna genom att systematiskt utnyttja intresseskillnader kan skapa värden. Detta sätt att förhandla kännetecknar överenskommelsen Uppsala resecentrum.

Påverkan på regionala samband

Den nya stationen och resecentrum har inneburit att antalet resande i Uppsala ökat mycket markant. Den förbättrade tillgängligheten har varit viktig för mindre kommuner på pendlingsavstånd från Uppsala. Dessa kommuners attraktivitet som bostadsorter är avhängig närheten till Uppsalas arbetsmarknad. Ombyggnaden av stationen i Uppsala har skett samtidigt som ett förbättrat trafikutbud i vissa mindre orter i pendlingsstråket Stockholm–Uppsala–Gävle/Sala. Ombyggnaden medförde också att fler tåg vänder i Uppsala. Inga resenärer med pendeltåg kan numera resa förbi Uppsala utan byte. Det innebär en försämring för relativt få personer, men en förbättring för dem vars resa börjar i Uppsala. Ur kommunens synvinkel är resandet förbi Uppsala underordnat resandet till och från staden eftersom Uppsala är en sådan viktig nod i regionen, eller som man uttrycker det: ”Uppsala är inte en stad man reser förbi.” Statistik för resandet till och från orterna som berördes av ombyggnaden och trafikförändringar visade att en stor ökning i antal resor har skett, framförallt till och från Uppsala.



Figur 5. Antal påstigande och avstigande på tåg, per vardag, på respektive station. Källa: Regionförbundet Uppsala

Vid ombyggnaden togs beslut om att göra fyra vändspår, det vill säga spår som slutar i Uppsala. I efterhand ifrågasatts om det var klokt. Fördelen med det är att det kan stå fler tåg inne vid stationen samtidigt, men nackdelen är att det minskar stationens flexibilitet och att färre tåg kan passera stationen. Det har också ifrågasatts om stationen inte är underdimensionerad så att kapacitetsbrist på spåren kan uppstå snart igen.

3.3 Varberg – central lokalisering

Varberg i Halland, ligger längs med Väst kustbanan, 30–45 minuter från Göteborg och Halmstad och 15 minuter från Falkenberg station. Varberg är en växande tätort med 28 000 invånare.

Beskrivning av stationen

I Varberg har ingen förändring avseende stationen genomförts. I och med planerad ombyggnad från enkelspår till dubbelspår mellan Varberg och Hamra kommer järnvägen genom Varberg att grävas ned och ett modernt resecentrum skapas. Stationen kommer att finnas kvar i centralt läge men flyttas 150–200 meter norrut. Stationsbyggnaden kommer att ligga ovan jord men spåren norrifrån ska gå ner i tråg och perrongerna ligga nersänkta och delvis i tunnel under stationsbyggnaden. Sedan fortsätter spåren i tunnel söderut. Totalt kommer tre av den 7,5 kilometer långa sträckan som byggs om, att gå i tunnel.

För att ta tillvara stationens centrala läge lägger kommunen stort fokus på att planera för en sammanhängande kollektivtrafik, där både region- och stadsbussar ska ansluta till stationen på ett bekvämt sätt. Eftersom det finns ett stort befolkningsunderlag kring stationen är fokus också på att öka gång- och cykeltrafiken till stationen och underlätta för dem. För att öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken ska man kunna angöra med cykel från flera håll och också kunna komma ner på perrongen från flera håll. Man ska även kunna nå stationen med bil, men parkeringsplatserna kommer att läggas en bit ifrån stationen.

Enligt planerna kommer det i eller i anslutning till den nya stationen att finnas service för resande men även andra funktioner som ökar attraktiviteten som kontor, butiker, restaurang, hotell, möteslokaler etc i ett läge där många människor rör sig.

Ombyggnaden med nedsänkning av spåren och nytt resecentrum finns med i den nationella transportplanen för 2014–2025, med medfinansiering från kommunen, Region Halland och Jernhusen och kommer att genomföras ca 2019–2024.

När det gäller trygghet ska stationsområdet vara genomsläppligt åt alla håll som man kan röra sig tryggt igenom. Man arbetar också

med bussangöringen för att få en genomströmning av bussarna där de kommer in i ena änden, stannar vid längsgående perrong på båda sidor och sedan ut, ungefär som i Malmö. På det sättet undviker man att bygga ”baksidor” som ger oattraktiva och otrygga ytor.

”Vi bygger samhällen, inte transportsystem, och då måste staden och infrastrukturen fungera ihop. Det handlar om att man måste ha någon form av kärna där rätt så mycket centreras.”

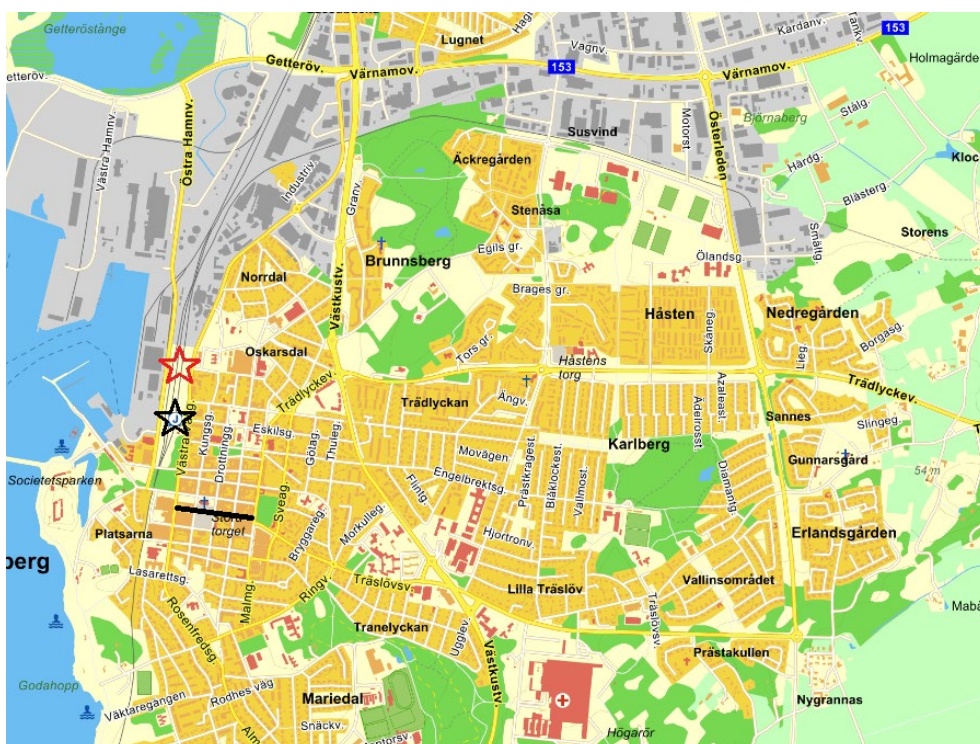
Processen fram till valt alternativ

År 2000 genomfördes en förstudie där man presenterade tre huvudalternativ: Ett ytläge genom staden, ett tunnelalternativ genom staden och ett alternativ med att flytta ut stationen i ett östligt läge. Det var då, liksom senare, politiskt en väldigt klar majoritet för tunnelalternativet, även om det fanns en viss lokal opinion för ”östra spåret”. Det som i slutändan möjliggör valet av en

tunnel genom staden är bland annat att markförhållandena i Varberg är sådana att en sådan lösning är ekonomiskt genomförbar.

Processen fram till beslut om lokaliseringen uppfattas av kommunens politiker som bra. Varbergs kommun arbetade mycket aktivt och man etablerade tidigt en grupp där Jernhusen, Banverket, kommunen och Länsstyrelsen tillsammans diskuterade olika alternativ. En framgångsfaktor i arbetet var att ha en bred politisk enighet i kommunen och att tidigt sprida den långsiktiga visionen om projektets långsiktiga nyttor. Eftersom dessa projekt är väldigt långdragna så skulle politisk oenighet innebära en grogrund för många konflikter som skulle gå ut över projektet.

I dag pågår ett samarbetsprojekt för stationsutvecklingen mellan Region Halland, Jernhusen, Trafikverket, Hallandstrafiken och Varbergs kommun. Jernhusen är projektledare för resecentrumet. Nu arbetar man med struktur och sammanhang runt resecentrum, med fokus på anslutningsresor och stadsutveckling.



Figur 6. Varbergs planerade resecentrum (röd stjärna) och nuvarande station (svart stjärna). Den svarta linjen markerar Varbergs kommersiella centrum. Källa: Eniro

Genomförda förändringar i trafikutbud

Varbergs station trafikeras av Öresundståg men även av Västtågen/Viskadaltåget mot Borås. När det gäller turutbudet på tågtrafiken går det idag, våren 2014, 27 tåg per dygn i riktning mot Göteborg och 28 tåg i riktning mot Halmstad och 13 tåg i riktning mot Borås.

När tunneln är utbyggd bedöms restiderna på sträckan minska med 3–4 minuter vilket gynnar dem som reser till/från Varberg men även de som reser förbi. Nuvarande enkelspår vid Varberg innebär att man ligger nära kapacitetstaket vilket ger större känslighet för störningar som kan leda till förseningar. Ombyggnaden till dubbelspår innebär att trafiken blir säkrare, får bättre punktlighet och går snabbare vilket väntas leda till ökat resande.

Målbilder, prognoser och förväntningar

Kommunens mål är att det nya resecentrumet ska stärka den stadsmässiga utvecklingen. Varberg har redan idag ett levande centrum, devis tack vare att man ”har varit tuff” mot externa etableringar. Den nuvarande stationen har ett nära samband med centrumhandeln, och det vill man behålla när stationen flyttar något längre bort. Planen är att låta handeln etablera sig upp mot det nya stationsläget och lyfta upp intressanta målpunkter i kvarteret vid stationen. Även kopplingarna till Campus¹ ska stärkas, så att de tre noderna stationen–stadskärna–Campus förstärker varandra.

I och med att järnvägen grävs ned och andra verksamheter i området flyttas, frigörs stora ytor och problem med buller och barriäreffekter försvinner. Det gör det möjligt att skapa en ny stadsdel med bostäder, handel och restauranger runt den nya stationen. Den nya stadsdelen kommer att ha ett mycket attraktivt läge, mittemellan stadskärnan och havet, med Campus inom fem minuters promenad och med goda pendlingsmöjligheter till andra städer regionen. Området förväntas därför också dra till sig högkvalificerade tjänsteföretag och bidra till ökad integration i arbetsmarknads- och utbildningsregionen. Förändringarna innebär den största stadsutvecklingen i Varberg någonsin.

Ett sätt att försäkra sig om att stationsområdet blir levande och attraktivt är att alltså lokalisera verksamheter runt om kring, men också inne i själva stationen. Förutom basservice för resande finns planer på kommersiell service på basnivå, till exempel dagligvaror.

Stationen ska bli en tydlig entré till Varberg. När man kommer ut från stationen ska man känna sambandet med den centrala staden och vattnet. Stationen ska också ta en tydlig plats i staden, när man befinner sig i de centrala delarna av staden ska man se var stationen ligger. Det är därför viktigt att stationen inte blir nedsänkt under mark, utan ligger ovanför.

Förändringar i resandet

Resandet med tågtrafiken har ökat mycket på senare år. När det gäller resandeutveckling avseende antal på- och avstigande i Varberg har det bara gått att få uppgifter om utvecklingen på Öresundstågen vilket visas nedan. Under perioden 2009-2013 har antalet på- och avstigande i Varberg ökat med 36 procent. Jämfört med resandet 1993 har ökningen varit 264 procent.



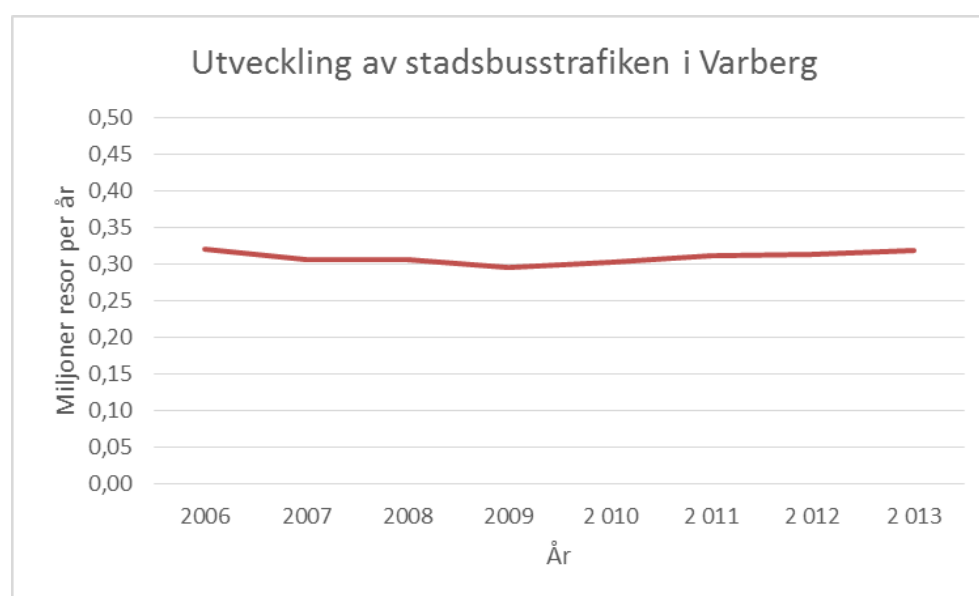
¹ Campus Varberg med högskole- och yrkeshögskoleutbildningar

Figur 7. Utveckling av resandet med Öresundstågstrafiken i Varberg år 2009-2013 (på- och avstigande en normal höstdag). Källa: Skånetrafiken.

Förändringar i stadskvaliteter

Ur politiskt perspektiv är nedgrävningen av järnvägen och det centrala stationsläget mycket viktiga för att långsiktigt bygga ett attraktivt Varberg. De 300 miljoner kronor som kommunen får lägga ut i medfinansiering är i det sammanhanget lite pengar med tanke på de samhällsnyttor man skapar – både för kommunen och privata investerare. ”Att lägga stationen utanför staden hade också kostat mycket pengar, men då hade de gått till att försöka skapa någon slags ”konstgjord attraktivitet” kring den nya stationen” som en intervjuperson uttrycker det. Nu samlar man istället olika värdeskapande verksamheter nära varandra och låter dem ge varandra draghjälp.

Alla kommuner – även om man inte säger det öppet – konkurrerar om invånare och företag och det man konkurrerar med är attraktivitet. Snabba förbindelser är inte allt, man måste också arbeta med samhällsbyggande. Trycket på bostäder i ett centralt läge där man har många trevliga faciliteter i närheten och goda kommunikationer, är väldigt stor på många ställen och inte minst i Varberg. Varbergs möjligheter att kombinera en central station, havsnära läge och ett levande centrum kommer att bli en stark konkurrensfördel.



Figur 8. Utveckling av resandet med stadsbusstrafiken i Varberg år 2006-2013 (på- och avstigande en normal höstdag). Källa: Hallandstrafiken.

Påverkan på regionala samband

Ombyggnaden av spåren förstärker den pågående regionförstoringen och möjligheterna till arbetspendling, både för boende i Varberg och för personer som passerar förbi. Att behålla stationen i ett centralt läge tror man kommer ge förutsättningar för att även öka inpendlingen till Varberg.

3.4 Söderhamn – extern lokalisering

Söderhamn i Hälsingland har 12 000 invånare i tätorten. Efter att sedan 1990-talet haft ett krympande invånarantal ser man eventuellt ett trendbrott 2013. Söderhamn ligger längs

Ostkustbanan och man når städerna Gävle och Hudiksvall på mindre än en timme med tåg. Resan till Stockholm tar cirka två timmar.

Beskrivning av stationen

Söderhamns station låg fram till 1997 i centrala staden. Då lades stationen ner helt då Ostkustbanans omläggning medförde att järnvägstrafiken genom centrala Söderhamn upphörde. I stället öppnades ett helt nytt resecentrum drygt en kilometer väster om centrum. Stationen ligger längs infartsleden till Söderhamn, mellan staden och E4.

”Det nya resecentrumet har varit positivt för det regionala resandet, men inte för Söderhamn.”

Då stationen öppnade fanns där en del service, till exempel en hamburgerrestaurang, turistbyrå och konferensmöjligheter. I dag finns endast en kiosk med enklare matservering.



Figur 9. Söderhamns resecentrum. Källa: Söderhamns kommun

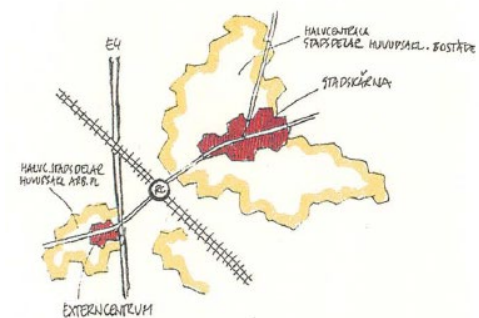
Stationen har god tillgänglighet med bil och parkeringsplatserna för bil har byggts ut ungefär vart tredje år. Stationen har goda gång- och cykelförbindelser med stadscentrum. Samtliga landsbygds- och regionbussar angör både stationen och stadskärnan. En stadsbuss går i 20-minuterstrafik mellan resecentrum och stadskärnan.



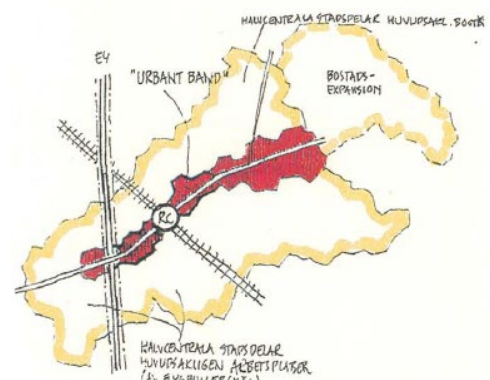
Figur 10. Söderhamns resecentrum (röd stjärna) och Söderhamns gamla station (svart stjärna). Den svarta linjen markerar Söderhamns kommersiella centrum. Källa: Eniro

Processen fram till valt alternativ

Intervjupersoner bedömer att den enskilt viktigaste faktorn för att utveckla Söderhamn som stad är ur kommunens perspektiv att genom goda pendlingsmöjligheter öka attraktiviteten för Söderhamn som bostadsort, och kommunen fokuserar mycket på utbudet av snabb tågtrafik. Frågan om stationsläge löstes relativt snabbt i Söderhamn. Kommunen introducerade tidigt en möjlighet att dra en rak järnvägslinje genom staden, vilket innebar att får bort den "s-form" som banan hade i utgångsläget. En sådan uträtning skulle dock vara tekniskt komplicerad och innebära avsevärda fördröjningar, samt även problem i form av buller och barriäreffekter i den befintliga stadsmiljön. Tanken på en stadscentral station avskrevs därför i tidiga skeden. Frågan om stationsläge löstes således relativt snabbt i Söderhamn. Den tanke som styrde övervägandens var att en mer centralt placerad station visserligen hade varit bättre för stadens attraktivitet, men det valda externa läget är ändå att föredra framför det tidigare, med en centralt placerad station men med sämre trafikutbud. Att behålla stationen i centrum när Ostkustbanan lades om bedömdes således inte vara ett realistiskt alternativ.



FIGUR 2. SÖDERHAMN IDAG



FIGUR 3. SÖDERHAMN ÅR 2010 ?

Figur 11. Bild ur fördjupad översiktsplan för Söderhamns resecentrum

Vad är alternativet till ett stadsläge?

När tanken på en stadslokalisering avskrivits studerades olika alternativa externa lokaliseringar. En tanke var att en lokalisering i nära anslutning till E4:an. Ett andra alternativ som sedan fastlöstes, vara en dragning närmare stadskärnan. De bärande tankarna i detta alternativ var att reducera kostnaderna för byggandet, jämfört med en stadslokalisering, men att samtidigt förlägga stationen på ett sådant sätt att den var nära och lätt tillgänglig även till fots för söderhamnsborna och för besökare. Dessutom kryddades detta alternativ med en utfästelse från Trafikverket. Att ”hitta” Söderhamn från E4:an hade under lång tid upplevts som ett problem med inslag av gissningslek, där många avfarter kunnat väljas. Nu kunde tydlighet skapas. Trafikverkets utfästelse var att vid E4:an, i anslutning till den nya stationen markera en tydlig avfart mot Söderhamn. Detta var argument som fick kommunen att slutligt ställa sig positiva till förslaget. Kommunens tanke var att förbinda stationen och staden med ett levande och attraktivt stråk.

Genomförda förändringar i trafikutbud

Omläggningen av Ostkustbanan innebar att restiden mellan Sundsvall och Stockholm kortades med tio minuter, dels för att järnvägens sträckning blev genare och dels att SJ kunde börja trafikera sträckan med snabbtågen X2000. Antalet avgångar från Söderhamn var till en början i stort sett oförändrat. År 2000 ersattes regionbussarna till Gävle och Sundsvall med regiontåg, vilket innebar att antal tågavgångar från Söderhamn ökade från tretton till nästan tjugo per vardag.

År 2006 infördes en ny busslinje till stationen ifrån stadsbussarnas huvudstation i centrum. Bussen går i 20-minuterstrafik.

Målbilder, prognoser och förväntningar

Redan på 90-talet insåg kommunen att arbetspendlingen var viktig för orten och att resandet förmodligen skulle öka. Att det skulle öka så mycket som det senare kom att göra kunde man dock inte förutse. Varken Trafikhuvudmannen X-trafik eller Söderhamns kommun gjorde prognoser för hur den nya linjesträckningen eller den nya stationen skulle påverka resandet.

Det externa läget för det nya resecentrumet var inte helt idealiskt för stadsutvecklingen och i den fördjupade översiktsplanen för området slogs det fast att det måste kompenseras på olika sätt. Strategin som valdes var att utveckla ett ”urbant band” mellan stadens östra och centrala delar genom att vägen mellan resecentrum och stadskärnan skulle ha karaktären av gata med uttalad stadsmässighet i sin utformning. Med tanke på det strategiska läget skulle verksamheterna längs gatan helst ha en viss dignitet och gärna utgöra viktiga regionala målpunkter. De verksamheter man tänkte sig var handel, småindustri, kontor och prydligt utformade bilvårdsanläggningar. Därmed vändes resecentrumets läge till en möjlighet, eftersom det kunde hjälpa till att överbrygga avståndet mellan centrum och det arbets- och handelsområde som sedan tidigare var etablerat vid europavägen.

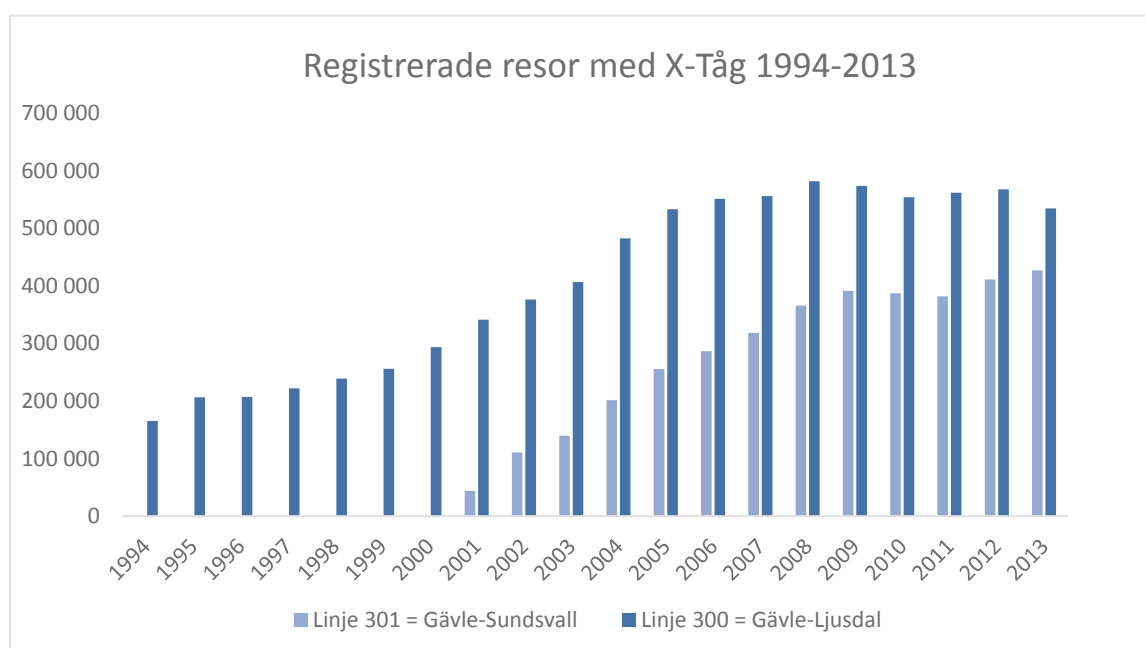
Resecentrumet skulle ges en dominerande och väl synlig plats i stadsbilden, dels genom sin utformning, dels genom att våningshöjden på tillkommande bebyggelse längs gatan inte skulle överstiga två våningar. Bostäder och viss service som skolor och vårdinrättningar var inte aktuella eftersom området var påverkat av buller från den dåvarande flygflottiljen.

En målkonflikt som identifierades var att vägen mellan resecentrumet och staden både skulle fungera som huvudinfart från E4 och ha karaktär av stadsgata. Det löstes genom att utforma gatan som en bred esplanad med trädallé.

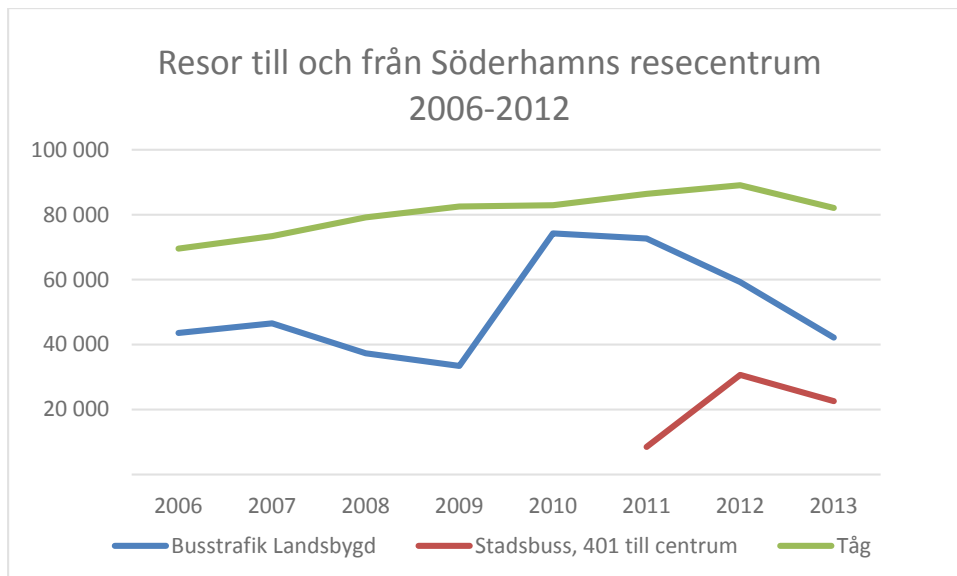
Förändringar i resande

Antalet tågresor till och från Söderhamns station har ökat mycket sedan 1990-talet, framförallt tack vare att en ny regional tåglinje kom till i början av 2000-talet. En annan viktig förklaring till den ökande pendlingen är att arbetsmarknaden har förändrats. Sedan 90-talet har tre stora arbetsplatser lagts ned eller flyttat till annan ort och många har därför fått börja pendla. En jämförelse med en annan av X-trafiks tåglinjer, som inte trafikerar Söderhamn, visar att båda hade starkast ökning mellan slutet av 90-talet och fram till 2010 (Figur 12).

Från kommunens sida uppfattar man det som att det är personer från hela kommunen som använder tågstationen för pendling, inte bara personer från tätorten. Det nya läget med god tillgänglighet med bil har troligtvis gjort att fler från landsbygden tar tåget en del av resan. Bilparkeringarna runt stationen har fått byggas ut två gånger, från 110 till idag 220 platser. Lokalt har det dock inneburit mer bilresor och svårigheter att locka personer till resa med buss till stationen. *"För det kollektiva resandet är det är inte positivt att stationen ligger utanför stadskärnan. Det är två oförenliga saker: det är lättare att ta sig med bil dit, men det tvingar också fler att ta bilen dit"*



Figur 12. Ökning i antal resor med regionaltågen. Linje 301 trafikerar Söderhamns station. Linje 300 trafikerar ej stationen men visas för jämförelsens skull. Källa: X-trafik



Figur 23. Resor med buss och regionaltåg till och från Söderhamns resecentrum 2006-2012. Källa X-trafik

Förändring av stadskvaliteter

Söderhamns kommun har några tuffa år bakom sig, med minskad befolkning och företagsnedläggningar. I samband med att järnvägsprojektet aktualiserades så drabbades kommunen av företagsnedläggelser och avvecklingen av regementet. Frågan om överlevnad kom att bli den helt överordnade på den politiska dagordningen. Detta kan förklara varför projektet om stationsförläggning fick relativt lite uppmärksamhet. Det som styrde den politiska agendan var målet att med hjälp av ny infrastruktur kunna knyta Söderhamn till starkare arbetsmarknadsregioner (Gävle och Sundsvall). Även om man nu ser tecken på ett trendbrott, till exempel genom stigande handelsindex och att ungdomar i högre utsträckning säger sig vilja bo kvar, så finns fortfarande en oro för framtiden. De låga fastighetsvärdena i förhållande till produktionspriset gör att det är svårt att få till ny bebyggelse.

Ett förbindande stråk

Med facit i hand ser man att planerna på att utveckla stråket till resecentrum till en stadsgata inte har genomförts. Den bebyggelse som har tillkommit – bilhandel, bensinstation och färghandel – vänder sig till en bilburen målgrupp och vägen är starkt trafikerad. Inte heller målsättningen att resecentrum skulle bli ett väl synligt landmärke har infriats. Resecentrum är ganska svårt att se för personer som kör in i Söderhamn eftersom det ligger lågt i förhållande till banvallen. Även för dem som passerar Söderhamn med tåg gör den nya dragningen att staden blir anonym. Det externa läget har gjort att sambandet med Rådhuset, kyrkan och den fina 1600-talsbebyggelsen har försvunnit.

Söderhamns utveckling sedan början av 90-talet har inneburit en utarmning av stadskärnan framförallt på grund av det externa handelscentrumet vid E4:an. 2012 etablerade sig klädkedjan H&M i centrala Söderhamn. Erfarenheterna från andra städer är att en sådan etablering får stor effekt på centrumhandeln och ger ett märkbart bidrag till folklivet i centrum, men än så länge har man inte sett den effekten i Söderhamn. Hade en centralt belägen station kunnat bidra till det önskade folklivet i centrum? Frågan är omdebatterad. Å ena sidan kunde en central placering ha bidragit till ökad tillgänglighet för såväl söderhamnsbor som besökande. Å andra sidan bedömer företrädare för kommunen att järnvägens barriäreffekter och buller skulle motverkat ambitionen att skapa en attraktiv stadskärna.

Även om stationens läge i dagsläget inte bidrar till att utveckla stadens kvaliteter, så är man från politiskt håll ändå ganska nöjd med lokaliseringen. Man har fortfarande förhoppningar om att den på sikt ska binda ihop staden med det externa handelsområdet, även om ambitionerna är nedskruvade och kommande översiktsplan förmodligen kommer föreskriva villabebyggelse i stråket mellan resecentrum och staden. Dessutom förenklar det nya läget betydligt för pendlare som tidigare tog buss eller bil till stadskärnan, men som nu kan ta bilen och parkera vid resecentrum.

I efterhand konstaterar kommunpolitiker att man förmodligen underskattar betydelsen av den mentala bild som stationens lokalisering ger. Gångtiden mellan resecentrum och stadscentrum är egentligen ganska kort, lika kort som i flera större städer, men omgivningarna gör att man upplever den som en extern

station, och det har gjort att det har tagit tid för många att upptäcka stationen.

Kommunen är också lite självkritisk till hur aktivt man har arbetat med att knyta ihop

”Egentligen ville vi ju inte flytta ut stationen utan det var ju järnvägen vi ville flytta ut. Men det har ju sina fördelar om stationen ligger där järnvägen är...”

resecentrum med staden genom etableringar och bebyggelse. I den kris som rådde när stationen etablerades var det av förklarliga skäl svårt att göra realistiska bedömningar av hur avståndet mellan stad och station skulle kunna överbryggas. En bedömning och förhoppning var att det fanns realistiska möjligheter att ”bygga ihop” staden och stationen. I efterhand har en sådan sammankoppling visat sig svåra att genomföra i praktiken. Med facit i hand finns därför all anledning att seriöst analysera hur stad och station kan knytas ihop på ett annat sätt än genom bebyggelse. Intervjupersoner pekar här på olika möjligheter. Det kan handla om allt från bättre skyltning till röjning av landskap för att möjliggöra en visuell bild av staden från stationen, till att utifrån rådande ekonomiska realiteter skapa ett visuellt tydligt och tryggt stråk som inramar och skapar en attraktiv miljö. Rent konkret kan det handla om bebyggelse i form av exempelvis butiker, offentliga verksamheter, bostäder eller andra verksamheter. Här återstår jobb för Söderhamn att göra.

En andra efterhandsreflektion som en av de intervjuade gör är att man skulle ha satsat ännu mer på kommersiell service i själva stationshuset. Det hade underlättats av att man tidigare hade en tydligare kommersiell aktör som ägare av själva stationshuset, snarare än Jernhusen.

Påverkan på regionala samband

Flytten av Söderhamns station och omläggningen av spåren har inneburit förbättrade möjligheter för pendling, både från och förbi Söderhamn. Det har varit viktigt för bygdens fortlevnad, men inte bidragit till stadens utveckling, eller som det uttrycktes i en intervju: *”Det nya resecentrumet har varit positivt för det regionala resandet, men inte för Söderhamn.”*

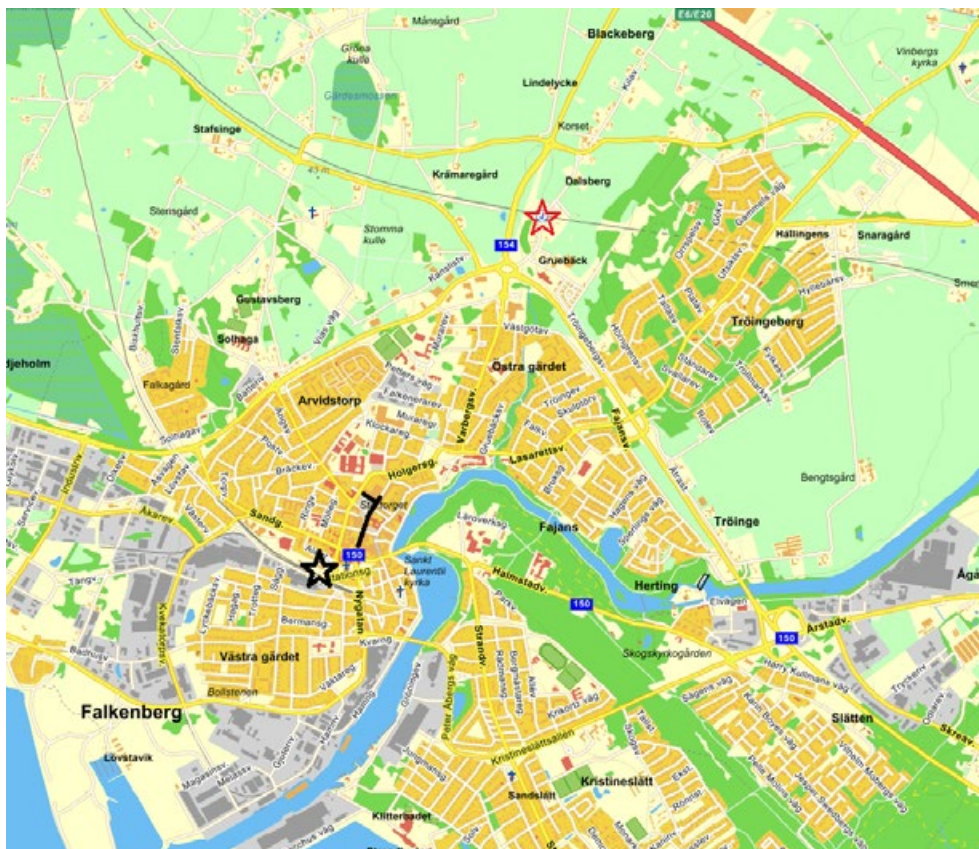
3.5 Falkenberg – extern lokalisering

Falkenberg i Halland har drygt 20 000 invånare. Staden ligger längs med Västkustbanan och från Falkenberg station kan med tåg nå Varberg, Halmstad och Göteborg inom en timme. Även till Malmö och Helsingborg är kommunikationerna goda. Befolkningen har ökat sedan 1990-talet.

Beskrivning av stationen

I samband med invigningen av en ny del av Västkustbanan 2008 lades persontrafiken till den gamla stationen ned. Istället öppnades en ny station i norra utkanten av Falkenberg cirka två kilometer från centrum.

Den nya stationen trafikeras av en ny busslinje som går mellan centrum och stationen i kvartstrafik. Bussarna går i anslutning till tågen och väntar in dem vid försening. Även vissa andra bussar passerar stationen. För att kompensera för det externa läget har man sett till att ha en direkt väg från centrum till stationen. Från centrum leder gena och trafikseparerade gång- och cykelbanor till stationen och man har byggt gång- och cykelvägar från alla bostadsområden. Vid stationen finns stora pendlarparkeringar och cykelparkering. Stationen saknar service för resande frånsett vänthallar vid perrongerna samt toaletter.



Figur 13. Falkenbergs nya station (röd stjärna) och gamla station (svart stjärna). Den svarta linjen markerar Falkenbergs kommersiella centrum. Källa: Eniro

Processen fram till valt alternativ

1993 gjorde Banverket en första banutredning för dubbelspår på Väst kustbanan förbi Falkenberg, utan kommunens medverkan. Alternativen som studerades var att antingen bygga ut järnvägen genom staden eller längs den planerade motorvägen några kilometer utanför staden. Båda alternativ innebär stora nackdelar. Att bygga ut järnvägen genom staden skulle ge stora negativa effekter i den gamla fina stadskärnan. Mycket bebyggelse hade då fått rivas eller avskämmas med bullerplank. De plankorsningar som tidigare funnits skulle behöva byggas om till planskilda och därmed också bli färre, med ökade barriäreffekter som följd. Ur kommunens synvinkel var detta alternativ jämförbart med att bygga motorvägen rakt genom stadskärnan.



Figur 14. Den nya stationen sett från nordöst. Källa: Falkenberg kommun

Alternativet med att ha järnvägen längs den planerade motorvägen skulle å andra sidan innebära att stationen kom långt från staden. Att lägga järnvägen i en tunnel, så som man planerar i Varberg, var inte aktuellt eftersom Falkenberg ligger på lera, i en dalgång där det rinner en å. Dessa förutsättningar hade gjort en tunnel väldigt kostsam.

Valet mellan de två alternativen upplevdes från kommunens sida som att ”välja mellan pest eller kolera”. Det utarbetades därför under 80-talet ett ”Falkenbergsalternativ” som innebar att man skulle ha kvar enkelspåret in i staden och att persontågen skulle gå på detta medan godstågen skulle gå på den nya Västkustbanan utanför staden, parallellt med motorvägen. Ingen station skulle då anläggas utmed den nya Västkustbanan. Eftersom 90 procent av de som reser på Västkustbanan förbi Falkenberg inte ska till eller från Falkenberg såg man dock stora risker med att det så småningom skulle bli betydligt färre tåg som skulle angöra staden och att möjligheterna att resa kollektivt därmed på sikt skulle försämrats.

Man ville därmed hitta ett mellanting som innebar att man slapp järnvägen genom centrum men ändå fick stationen så nära staden som möjligt. Lösningen innebar att man ”böjde” in spåren så mycket som möjligt från Västkustbanans sträckning in mot Falkenberg. Eftersom kurvradierna för spåren ändå måste vara relativt stora var det svårt att tränga in så långt man önskade. Lösningen blev en 1,2 kilometer lång tunnel under Tröingeberg. Då lyckades man anlägga stationen cirka två kilometer från stadskärnan och 500 meter från tätortsbebyggelsens kant. Beslutsprocessen därifrån präglas genomgående av samstämmighet, dels politiskt inom kommunen, dels mellan remissinstanserna. Politiskt rådde det relativt stor samstämmighet kring det beslutade läget för stationen och inom politiken fanns knappast någon opposition när beslut togs i fullmäktige i december 1993. Kommunens och Länsstyrelsens yttranden till Banverket var också relativt samstämmiga. Hallandstrafiken ville däremot ha kvar stationen i nuvarande läge med hänsyn till fördelarna från trafikeringssynpunkt.

Det fanns tre olika mindre intressegrupper som var av annan uppfattning; några få boende i Stafinge, betydligt fler boende i Tröingeberg samt vissa handlare i staden. Tre gårdar i Stafinge skulle komma att beröras av den nya dragningen av spåren och den gruppen, ledda av prästen i Stafinge, var den enda som protesterade innan kommunens beslut i dec 1993. I Tröingeberg var man orolig för tunnelbygget under bostäderna och gruppen formerades och protesterna kom

igång runt årsskiftet 1993-94. Några av handlarna i staden var oroliga för sin handel och försökte åren efter få till stånd ett annat Banverksbeslut. Intressegrupperna hade dock olika preferenser vilket försvagade dem; handlarna vill ha kvar spåren i centrum medan Tröingeborna ville ha en ny station vid motorvägen. Protesterna från dessa grupper lugnade sig dock senare ganska snart och när området vid järnvägsstationen detaljplanerades överklagades det inte.

Om processen skulle gjorts om nu idag hade den framför allt varit helt annorlunda när det gäller information och samråd med offentligheten. Då var informationen svår att ta till sig, man nöjde sig med att redovisa protokoll på anslagstavla. Nu finns teknik för visualiseringar och offentliggöranden sker på ett helt annat sätt och man hade på det sättet fått ännu bättre stöd om processen hade genomförts idag.

Överlag är man mycket nöjd med arbetet som bedrevs, men på ett par punkter kunde man agerat annorlunda för ännu bättre resultat: Kommunen borde ha satsat mer på gena, raka cykelvägar, ”supercykelvägar” samt varit väldigt snabba med att köpa in marken i anslutning till det nya stationsområdet så att man hade ägt denna och kunnat kontrollera utvecklingen kring stationen på ett helt annat sätt än bara genom planmonopolet. Tyvärr ägde kommunen inte marken utan de två gårdar som låg i området hade köpts upp av ett fastighetsbolag. Banverket gjorde upp med detta bolag om att få köpa mark vid stationen och kommunen också om vissa ytor för vändplan etc.

Samverkan mellan kommunen och Trafikverket

Det dröjde ett par år från att Banverkets banutredning presenterades till att kommunen övertygat Banverket om att det av kommunen önskade mellanalternativet skulle genomföras. När beslutet väl kom beslutade man om nya detaljplaner för två tunnlar och järnvägsstationsområdet. Samråd avseende dessa skedde mellan Trafikverket, Länsstyrelsen, Hallandstrafiken och Jernhusen.

När det gällde detaljplanering av form och funktion och avvägningar däremellan fungerade samspelet mellan Trafikverket och kommunen mycket bra. Det bedrevs ett mycket intensivt och nära samarbete där kommunen först tog fram skisser på hur de önskade att utformningen skulle vara. Trafikverket hade en annan ambitionsnivå men kunde enas om en ungefärlig bild och fick in en extern arkitekt som utifrån detta tog fram en gemensam skiss som sedan låg till grund för ett avtal. I avtalet ingick också att arkitekten skulle vara med i hela arbetet.

Kommunen var också med i projekteringsskedet med långa möten med Trafikverket, Trafikverkets konsult och arkitekten. Parallellt med att arbetet fortskred och man hade täta kontakter arbetade kommunen med planarbetet

Kommunens anser att man tack vare en stark kommunal organisation med många erfarna tjänstemän kunde matcha Trafikverket och få till stånd en bra förhandling med ett bra slutresultat. De erfarenheter man dragit är att det är viktigt att tänka hela resan och hur man minimerar tiden för omstigningarna mellan olika färdmedel.

Genomförda förändringar i trafikutbud

Ombyggnaden av spåren har medfört att antal avgångar från Falkenberg har ökat något. Från 20–21 i vardera riktningen per dag år 2006 till 27 avgångar i riktning mot Göteborg och 25 i riktning mot Halmstad år 2009. I dag, 2014, går 26 turer mot Göteborg och 28 turer i mot Halmstad.

Falkenbergs gamla station låg centralt och framför stationshuset låg busstationen. Efter flytten behölls den gamla busstationen och det tidigare regionala linjesystemet förhållandevis oförändrat. Den nya stationen trafikeras av de tre regionala busslinjer som redan sedan tidigare passerade vid det nya stationsläget samt en tillkommande linje, nummer 555 mellan Falkenberg och Ullared.

I samband med stationsflytten infördes en ny stadsbusslinje som gick mellan busstationen, centrum och stationen. I övrigt gjordes endast små justeringar i stadsbusslinjenätet. Sedan dess

har dock större förändringar gjorts. Linjenätet har rätats ut och turtätheten på stadsbussarna ökat från en till två turer i timmen.

Målbilder, prognoser och förväntningar

Den främsta målbilden för kommunen var att bevara stadskärnans kvaliteter och ändå få en så bra järnvägsanslutning som möjligt. Den mysiga stadskärnan är en del av kommunens varumärke och kulturarv. Genom att hitta en kompromiss som innebar att stationen hamnade mitt emellan det ursprungliga förslaget och stadskärnan anser man att man lyckats med båda delar.

Från kommunens sida understryker man att den valda lösningen först och främst är en kompromiss. Man önskade stationen nära bostäder men inte järnvägen och dess nackdelar. Därför måste det bli en kompromiss. Utflytten av stationen ger en störningsfri stad men man har då varit tvungen att skapa kontakter för att knyta stationen till centrum, arbetsplatser och bostäder. Man jobbar vidare med planeringen för att uppnå detta på lång sikt.

Vid diskussioner om stationslägen är det lätt att man bara ser till tillgängligheten för de som bor mitt i staden. Fördelen med den perifera lösningen i Falkenberg är att halva befolkningen inte bor i staden utan vid kusten eller inlandet och de, liksom den del av befolkningen som bor i ytterområdena, har fått bättre tillgänglighet till stationen än vad de hade tidigare genom ökad närhet och ökade möjligheter att parkera. Man anger vidare att många nog tidigare körde till Halmstad eller Varberg istället men nu med den ökade tillgängligheten för bil väljer stationen i Falkenberg.

Det finns med det valda stationsläget utvecklingsmöjligheter både vid den nya och den gamla stationen. Att ytor frigörs innebär att man kan läka kontakten mellan stadsdelar. Vid det gamla stationsområdet planeras nu för grönområden, gång- och cykelvägar, bussgator och stadsnära odling. Det kommer också att frigöras ytor vid det gamla bangårdsområdet.

I den tidigare översiktsplanen pekades riktningen för stadsutvecklingen ut; med hänsyn till att havet finns väster om staden och att områden norr och söder om staden inte fick tas i anspråk enligt naturresurslagen fanns bara en möjlig riktning för staden att växa i, nämligen österut inåt landet. I öster låg byggdes den nya motorvägen ut och när järnvägen kom att hamna precis mitt emellan stadens centrum och motorvägen förstärktes växtriktningen.

Eftersom en station idag inte alls fungerar som den gjorde förr, då man t ex handlade choklad och blommor på stationen, kan man inte förvänta sig att stationen kan generera någon handel. Numera handlar man inte ens biljett på stationen. Ett tydligt tecken på detta var att redan 5 år före flytten stängdes biljettservicen vid den gamla stationen och det blev redan före flytten tydligt att stationen inte är ett nav för handel och därmed hotar inte heller en stationslytt stadskärnan eller centrum.

Inledningsvis diskuterades om stationsflytten skulle ge en centrumförskjutning men alla blev snabbt övertygade om att det inte skulle ge inverkan eftersom det vid den tidigare stationen inte fanns några aktiviteter. Istället efterfrågas numera ett rationellt byte för de som reser eftersom de inte efterfrågar något annat.

När det gäller det nya stationsområdet planerade man ytor för grill och kiosk men räknade inte med att det skulle förverkligas och så har heller inte skett. Istället planerade man för bostäder men här har utbyggnaderna inte blivit så omfattande som man önskat. Detta beror troligtvis på att man i planen krävde hög exploateringsgrad närmast stationen och det har nu börjat röra på sig när efterfrågan ökar. Kommunen har inte heller varit konsekvent i att med sitt planmonopol tvinga tillkommande bostäder till detta område, man har släppt fram andra exploateringar. I detaljplanen för bostadsområden kring nya stationen finns en del kommersiella ytor i bottenplanen och de räknar man med kommer att tillkomma så småningom men då för att ge service åt de boende och inte för tågresenärerna.

Från kommunens sida poängterar man att det inte förelåg några som helst konflikter mellan stadsutvecklingsmål och trafikala mål. Kommunen hade stor respekt för de geometriska kraven angående utformningen av den nya västkustbanan. Däremot fanns givetvis en konflikt i kopplingen med bostäder och centrum som ligger 2 km längre bort och därför krävdes kompletterande åtgärder för att stärka gång- och cykelnätet till stationen. För att minska konflikterna arbetar man också med att ge bussen fri väg så att risk för förseningar till stationen minimeras.

För att minska känslan av att stationen låg utanför staden flyttades stadens ringled norrut, närmare stationen, för att på så sätt få staden att komma närmare stationen. Längst i norr fick ringledens cirkulationsplats en tillfart direkt in till stationsområdet. Genom att ha en anslutning till stationen direkt från cirkulationsplatsen istället för längre bort på ringleden, undvek man upplevelsen av att först lämna staden och sedan nå stationen. Med den direkta anslutning till cirkulationsplatsen blev upplevelsen att man kom dit utan att lämna staden.

Järnvägsområdet utformades för kortast möjliga omstigningstid med lokalbuss som stannar mitt under perrongen med bara trappor upp mot perrongen, vilket ger bara cirka 10 meters gångavstånd. Busspendeln kommer in 3 minuter innan tåget avgår, vänder sedan och står vänd åt rätt håll och är beredd att åka 3 minuter efter att tåget ankommit. ”*Det är hela resan som har varit målet*”.

Kommunen såg gärna att det stationsnära läget runt stationen utnyttjades för bostäder. Det har väckt diskussioner om det inkonsekventa i att man flyttade ut stationen för att *undvika* störningar vid bostäder i form av buller, men sedan planerade för nya bostäder. Efter att ha fört fram argumenten att det är bra med bostäder nära stationen, men inte längs järnvägen och att ny bebyggelse från början kan utformas med hänsyn till bullerproblematik utformades detaljplanen med bostäder närmast stationen. Planen anger att det i bottenvåningen ska vara kommersiell verksamhet. Tanken är att de ska ge närservice till boende i de nya bostäderna till exempel frisör och pizzeria.

När man studerade de tre stationsförslagen utgick man från gång- och cykelavstånd, att man har mer utpendling från Falkenberg än inpendling, att halva befolkningen bor utanför stadskärnan samt att det är gynnsammare att bygga ut där man kan bygga pendlarparkeringar. Pendlarparkeringarna har byggts ut i tre omgångar vilket kan tolkas på olika sätt. Eftersom det var svårt att parkera vid den gamla stationen kan det vara så att de som tidigare kört bil hela vägen nu kör till den nya stationen och tar tåget resten av resan.

Förändringar i resandet

Antalet på- och avstigande i Falkenberg på Öresundstågen har under perioden 2009–2013 ökat med 47 procent, se figur nedan. Tyvärr saknas uppgifter med resandestatistik med tågen för åren innan stationsflytten. Det finns dock en uppgift från 1993 då antalet av- och påstigande var 700 personer per dag. Fram till år 2013 innebär det nära på en fördubbling av antalet resande.

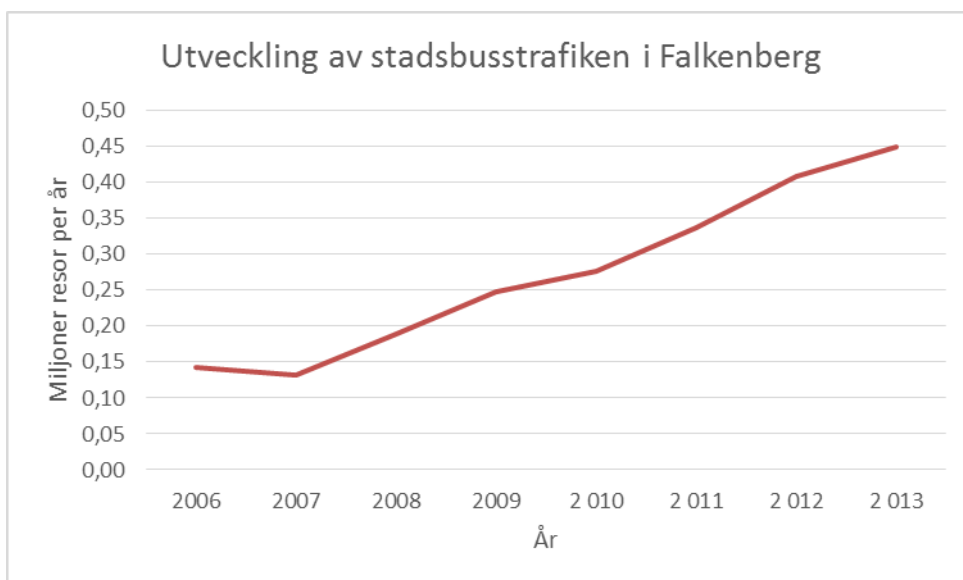
När det gäller resande på de regionala busslinjer som angör stationen så har man sett ett ökat resande på den nya linjen 555 till Ullared. Denna linje är anpassade till tågavgångarna så det sker en viss arbetspendling. Övriga linjer har så få avgångar att det är svårt att få bra övergångstider mellan buss och tåg.

Det ökande resandet tas som ett tecken på att man tänkte rätt när det gällde lokaliseringen. En viktig framgångsfaktor menar man, är att det nu är lätt och gratis att parkera vid stationen.



Figur 15. Utveckling av resandet med Öresundstågstrafiken i Falkenberg år 2009-2013 (på- och avstigande en normal höstdag). Källa: Skånetrafiken.

Resandet med stadsbussarna ökar varje år, mellan 2007 och 2013 med 255 procent. Linje 10 mellan centrum och stationen har stort resande och har ökat kontinuerligt varje år sedan starten 2008. Även när man tar bort resandet på denna linje ser statistiken bra ut med en ökning med 86 procent mellan 2010 och 2013, och Falkenberg har den klart bästa utvecklingen i stadstrafiken av Hallands kommuner.² Samtidigt har ju dock resandet på Västkustbanan också ökat men en del i det hela kan vara att man lagt om stadsbusslinjenätet och rätat ut linjerna så det gett snabbare resor och ökat upp turtätheten till 30-minuterstrafik.



Figur 16. Utveckling av resandet med stadsbusstrafiken i Falkenberg år 2006-2013 (på- och avstigande en normal höstdag). Källa: Hallandstrafiken.

² <http://www.falkenberg.se/1/samhalle---trafik/nyheter-samhalle--trafik/nyheter/2014-04-12-bussresandet-okar-rekordartat.html#.U0vwN9iKC70>

Förändring av stadskvaliteter

Totalt sett har förväntningarna infriats även om utvecklingen av bostadsområdet kring den nya stationen har gått lite långsammare än man önskat. Man hade inga förväntningar på centrumområdet men när det gäller området kring den nya stationen var önskan att man ville förstärka områdets karaktär av nod och infart vilket också har infriats genom att när man närmar sig Falkenberg kommer man till samma nog oavsett om man reser med bil eller med tåg.

Falkenberg har de senaste tio åren vuxit med en halv procent per år, vilket bland annat beror på de bättre förbindelserna till Göteborg. ”Trycket från Göteborg” har successivt kommit närmare, först märkts det i Kungsbacka, sedan i Varberg och nu är det framme i Falkenberg. Det är en konkurrensfördel för Falkenberg att man har förhållandevis låga fastighetspriser och att man är en stad som satsat på kultur och fritidsliv så att det upplevs som en rolig stad. När då också restiden till Göteborg kommer ner under timmen så blir staden attraktiv att bo i. Det ska vara lätt att bo i Falkenberg och arbeta någon annanstans.

Falkenbergs centrum har varken utvecklats negativt eller positivt de senaste åren. Liksom andra orter kämpar Falkenberg med att få till ett levande centrum, och man har nu en aktiv centumpolitik. De som förespråkade en station i centrala Falkenberg menar att det hade inneburit en positiv utveckling för centrum, men den politiska majoriteten tänker inte i sådana termer, man är mycket nöjd med den nuvarande placeringen. Man får en del kommentarer kring att ”man stiger av på en prärie” när man kommer till Falkenberg, och det gynnar ju inte bilden av staden. Med dagens tillväxttakt så tror man dock att staden inom några år kommer att ha växt så att den omsluter stationen.

Med den nya stationen och byggandet av rondellen söder om den, har trafikströmmar koncentrerats i en punkt och det har bildats ett intressant område för exploatering mellan stationen och motorvägsmotet i norr. Hittills har det tillkommit två större livsmedelsbutiker, byggvaruhandel, blomsterhandel och bilhandel. På nordvästra sidan finns planer på ett stort område för sällanköpshandel. För exploatörerna är området attraktivt genom närhet till vägar men också mycket bra kollektivtrafik och gång- och cykelvägar från alla delar av staden, som ju anlades för att kunna nå stationen. Från kommunens sida hoppas man att utbyggnad av området för sällanköpshandel ska ge ett minskat utflöde av inköpsresor ut från kommunen.

När det gäller byggandet av bostäder runt stationen så har det hittills inte gått helt enligt planerna. Under 1990–2005 köptes gårdarna runt om det nya stationsläget snabbt upp av ett exploateringsbolag som tillverkar småhus. Företaget tänkte sig småhusbebyggelse vilket gick på tvärs med kommunens planer på tät och stadslig bebyggelse närmast stationen. Efter långa diskussioner enades man om bostäder i minst tre våningar närmast stationen och lägre lite längre bort. Utbyggnaden har därför börjat med småhus på avstånd ifrån stationen. I planen finns totalt 800 lägenheter varav ungefär 20 procent är utbyggt idag.

Utflyttningen av stationen har påverkat fastighetsvärdet, både runt det nya stationsläget längs de gamla spåren där man slapp 60 tågpassager per dygn. Tillfälligtvis såg man en sänkning av fastighetsvärdena i söder om tunneln vid Tröingeberg, men när utbyggnaden var färdig återställdes dessa helt och hållet.

Vid utformningen av stationen fördes mycket diskussioner om hur tryggheten skulle säkerställas. Bland annat anlades fyra trappor istället för två upp till perrongerna och vänthallarna fick dubbla dörrar. Detta för att man skulle kunna ta en alternativ väg ut för att kunna undvika eventuella hotfulla personer. Tunneln under spåren, där bussarna står, utformades som ett timglas för att slippa hörn som någon skulle kunna gömma sig bakom. De försågs också med takljus-lanterniner som var överdimensionerade just för att släppa in så mycket ljus som möjligt. En annan åtgärd för ökad trivsel var att sänka stationsplatsen så att man skulle kunna se himlen genom tunneln redan när man är på stationsplatsen. Hittills har man inte haft några problem med

skadegörelse på stationen. Däremot har det varit svårt att få underlag för en kiosk eller servering i stationsbyggnaden, vilket var planen från början.

Påverkan på regionala samband

Det är en betydligt större utpendling än inpendling till Falkenbergs kommun. Falkenbergs station, med anslutande busslinjer, möjliggör pendling både norrut och söderut. Pendlarparkeringarna medverkar till att boende i området omkring Falkenberg har god tillgänglighet med bil till stationen och kan dra nytta av den täta tågtrafiken på Väst kustbanan. Falkenberg är ingen stor bytespunkt utan nio av tio som reser på Väst kustbanan ska bara passera förbi Falkenberg. För dem har ombyggnaden av Väst kustbanan, snarare än det flyttade stationsläget, bidragit till snabbare och punktligare förbindelser.

3.6 Landskrona – extern lokalisering

Landskrona i Skåne har 33 000 invånare. Staden ligger utmed Väst kustbanan, i en flerkärnig region och man når flera större orter på 15–30 minuter med tåg.

Beskrivning av stationen

Landskronas station var fram till januari 2001 en säckstation, placerad i sydväst vid de centrala delarna av staden. När man byggde dubbelspår på Väst kustbanan mellan Kävlinge och Helsingborg byggdes en ny station i nordöstra utkanten av Landskrona, cirka två kilometer från stadskärnan. Den gamla säckstationen trafikeras nu enbart av godståg.

”Det är ju fin och vacker station, men det är klart att det känns lite konstigt att gå av på en åker.”

Den service som erbjuds resenärerna är en Pressbyrå som sköter biljettförsäljningen och vänthallar i glas uppe på perrongerna. Bebyggelsen närmast runt den nya stationsbyggnaden består av två livsmedelshallar samt kontorsbyggnad. Inom cirka tvåhundra meter finns villabebyggelse. Trots sin externa lokalisering ligger stationen inte längre från Landskronas befolkningstyngdpunkt än den gamla stationen, eftersom även stadskärnan ligger i tätortens utkant.

Till att börja med var det den vanliga stadsbussen som skötte matningen till den nya stationen men i september 2003 invigdes en trådbusslinje mellan stationen och Landskrona centrum. Att det är just en trådbuss var viktigt för staden: *”Det var viktigt att ha en förbindelse som låg fast så att man kunde räkna med att den skulle finnas kvar. Det skulle vara en förlängning av järnvägen”* säger man på kommunen. Trådbussen går i ett stråk som är en viktig infart till staden norrifrån och där det finns en hel del servicepunkter, bland annat Lasarettet. Trådbussarna ansluter även till ett centralt resecentrum som invigdes 2009. Det går även att nå stationen med gång och cykel i blandtrafik.

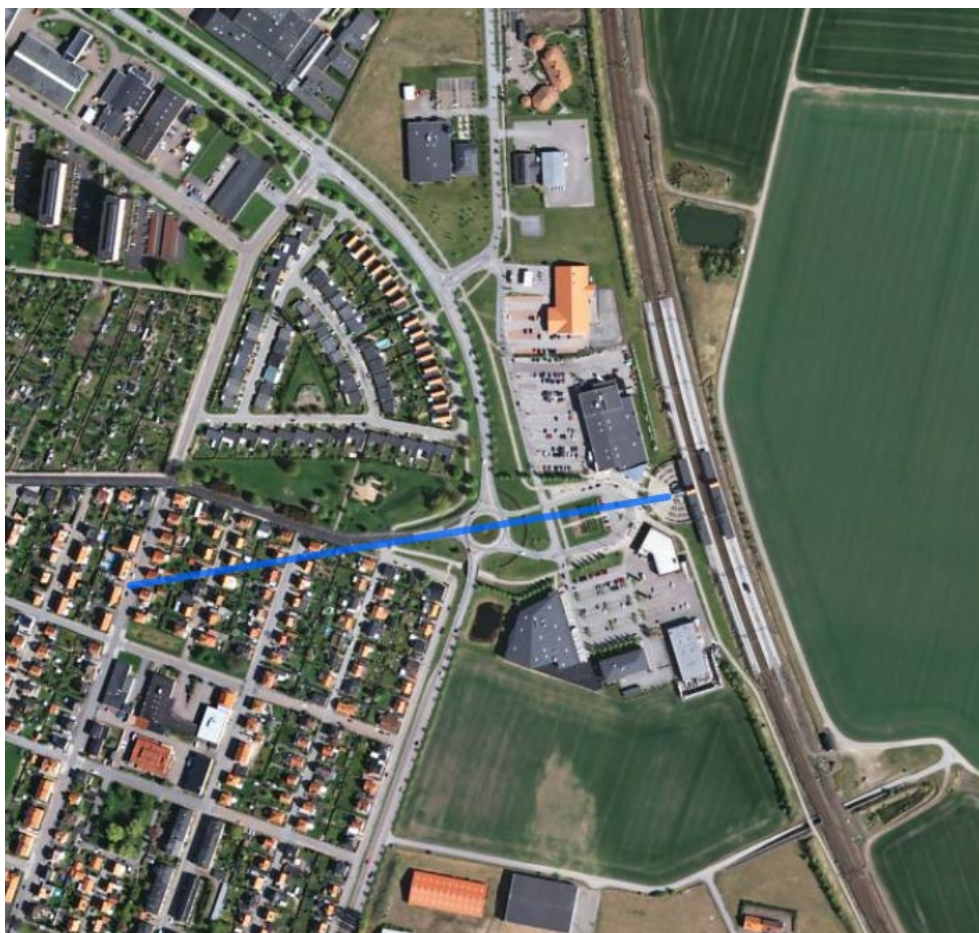


Figur 17. Landskronas nya station (röd stjärna) samt den gamla stationen (svart stjärna). Den svarta linjen markerar Landskronas kommersiella centrum. Källa: Eniro

Genomförda förändringar i trafikutbud

Anslutningen till Väst kustbanan innebar att den tidigare säckstationen med spår i bara en riktning ersattes av en genomgående bana med spår i två riktningar. Förändringen innebar väsentligt förändrat trafikutbud. Före flytten innebar resor norrut mot Helsingborg att man fick åka buss, alternativt resa med tåg söderut till Kävlinge och där byta till norrgående tåg.

Även turtätheten förbättrades. Mellan år 2000 och 2002 fördubblades antal avgångar söderut, från 22 till 45 (9 SJ, 13 Öresundståg och 23 Pågatåg). Busslinjen norrut mot Helsingborg fanns kvar med 19 avgångar per dag, och dessutom tillkom 45 tågavgångar. Under 2014 ökar turtätheten ytterligare, till 59 tåg i båda riktningar.

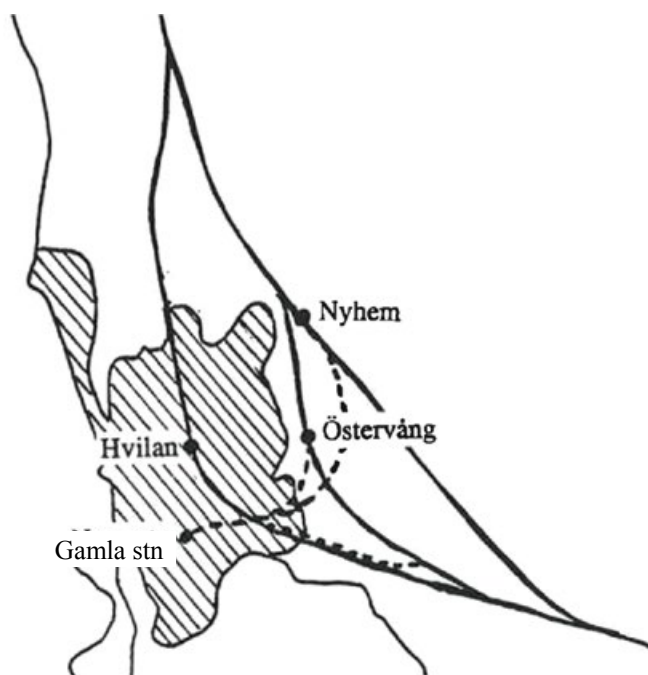


Figur 18 Bebyggelsen kring den nya stationen i Landskrona (den blå linjen markerat 500 m). Källa: Eniro

Processen fram till valt alternativ

Initiativet till att ansluta Landskrona till Väst kustbanan togs i början på 1990-talet av lobbygruppen Väst kustbanan Syd som bestod av kommuner och kommunalförbund i regionen. Därefter var det Banverket som drev arbetet. Både kommunen och Malmöhus Trafik var mycket involverade i processen. Även SJ involverades i egenskap av fjärrtågsoperatör.

Olika linjedragningar och stationslägen utreddes, däribland ett där station och spår skulle vara nedsänkt under jord. Utredningarna innefattande bland annat omfattande kalkyler på resuppostring, resalstring och samhällsekonomi baserat på resenärernas värderingar. Det stationsläge som valdes var Östervång, i markläge med ett stationsläge som låg närmare centrum än de båda andra huvudalternativen i markläge. Malmöhus Trafik argumenterade för tunnelalternativet, men Banverket tyckte det var för dyrt. Dessutom hade problemen med tunneln genom Hallandsåsen börjat dyka upp då, så Banverket var skeptiska till nya tunnelprojekt. Skånetrafikens representant menar att: *"En rimlig arbetshypotes är att resandet blir lägre ju längre från centrum stationen hamnar. Och hamnar den utanför tätortsgränsen blir det även en psykologisk barriär."*



Figur 19. Studerade stationslägen. Källa: Trivector, Västkustbanan via Landskrona – Stationslägen, Stadsbussar och expressbussar, juni 1994

Målbilder och prognoser

Bättre kommunikationer och ökat resande med tåg var viktiga målbilder i arbetet med att flytta stationen. I en prognos som gjordes 1997 bedömde Skånetrafiken att det år 2005 skulle bli 5 000 av- och påstigande på den nya stationen i Landskrona. Utfallet blev 5 800 resor per dag, inklusive de busslinjer som trafikerade samma sträcka. Resandet utvecklades därmed 15 procent bättre än prognosen. Från Skånetrafikens sida tror man att en viktig förklaring är stationspendeln med trådbuss.

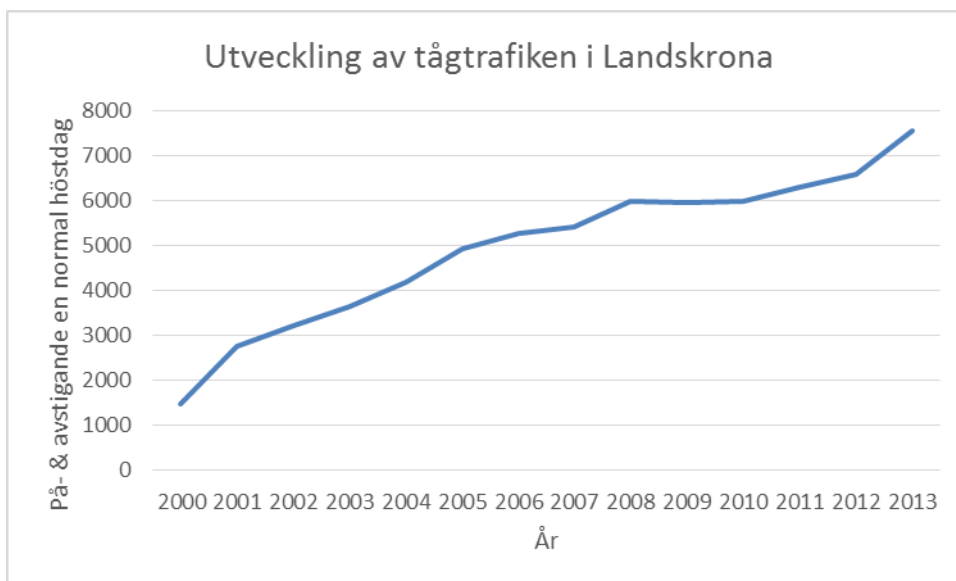
I detaljplanen för stationsområdet framgår att kommunens avsåg att det runt stationen skulle byggas upp till sju våningar hög centrumbebyggelse med handel och längre bort småindustri.

När det gäller konflikter mellan stadsutvecklingsmål och trafikala mål anger man från kommunen att stationen hade gjort mer nytta för staden om den legat i mer centralt läge. Här fanns dock en konflikt mellan de trafikala målen och näringslivsaspekter; om inte en befintlig industri legat i vägen hade man kunna gå ännu närmare staden.

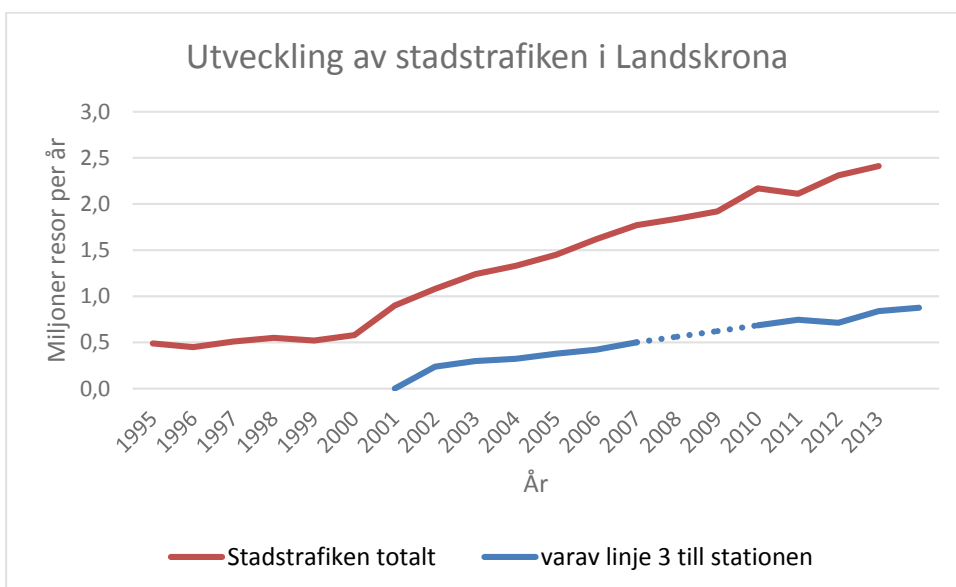
Förändringar i resandet

Mellan 2000 och 2002, det vill säga ett år före respektive ett år efter stationsflytten, ökade antalet resande med tåg till och från Landskrona med 115 procent, trots att antal resande med de busslinjer som tåget ersatte var i stort sett konstant. På senare år har dock antal bussturer mellan Landskrona–Helsingborg reducerats kraftigt.

Även resandet med stadsbusstrafiken ökade i samband med flytten av stationen. Antalet resor var 86 procent fler 2002 jämfört med 2001. Det gäller dock inte bara resor med linje 3 som går till stationen utan samtliga linjer.



Figur 20. Utveckling av resandet med tågtrafiken i Landskrona år 2000-2013 (på- och avstigande en normal höstdag). Källa: Region Skåne.



Figur 21. Utveckling av resandet med stadstrafiken i Landskrona år 1995-2013 (miljoner resor per år). Statistik saknas för linje 3 åren 2007-2009. Källa: Region Skåne.

Det externa läget på stationen har inneburit att bilresandet till stationen har ökat. Ett tecken på det är att antalet parkeringsplatser har ökat från 25 innan flytten till att idag vara 150 och kommer att utökas ytterligare. En överslagsmässig beräkning ger vid handen att andelen tågresenärer som tar bil till stationen har fördubblats, men fortfarande ligger på en låg nivå. En effekt av flytten är att stationen är mer tillgänglig med bil för personer som bor utanför Landskrona och uppskattningsvis en fjärdedel av parkeringsplatserna upptas av personer som kommer utifrån.

Flytten av stationen har inte väckt någon opinion från boende i Landskrona och tack vare trådbusslinjen som går var sjätte minut i högtrafik bedöms inte heller resenärerna ha påverkats negativt av flytten. Undantaget är de som bor nära Landskrona och pendlar från t ex Glumslöv

och Häljarp med tåg, eftersom de kan uppleva det som jobbigt att behöva byta från tåg till buss på en så kort resa.

Förändring av stadskvaliteter

Förväntningarna som fanns inför utbyggnaden var att staden skulle växa kring stationen och omringa den. Så har också skett med avseende på handeln som har blomstrat i denna stora knutpunkt. Det är en framgång att handelsetableringar genom stationen etablerats i sådant läge att de kan nås till fots och med cykel istället för att förläggas långt utanför staden.

Den nya stationen har gett betydligt bättre förutsättning för arbetspendling, vilket är mycket viktigt för Landskronas utveckling. Även inpendlingen har ökat, vilket är positivt både för utvecklingen och ”bilden av Landskrona”.

Samtidigt är det externa läget inte optimalt för utvecklingen av stadskvaliteter. Staden blir anonym för anländande och förbipasserande och man missar ett flöde av människor genom stadens centrum som skulle kunna ha berikat handeln och stadslivet där. *”Nu kan man åka till Landskrona, gå av vid stationen och ta sig till sin destination utan att passera centrum, och det gynnar inte centrum. (...) Eftersom tåget passerar förbi, och man bara ser staden på håll och lite industrier, så får de som passerar inte någon uppfattning om hur fint Landskrona är. Å andra sidan var ju alternativet att gräva ner järnvägen och då hade man ju sett ännu mindre av staden.”* Trots allt har stationen, oavsett läget, positiva effekter på ”bilden av staden”: *framförallt har stationen gett fler personer möjlighet att pendla, både ut och in, vilket gör att fler kommer hit och kan bilda sig en egen uppfattning om Landskrona. Och landskronaborna har lättare att ta sig härifrån och plugga på andra ställen och kan berätta om, och visa Landskrona.”*

Det externa läget gör att stationen inte är en särskilt trevlig plats. Det ensliga läget gör att det kan kännas otryggt att komma dit sent på kvällen, när butikerna är stängda och det inte rör sig människor i området.

Hittills har det visat sig svårt att komma igång med byggande av bostäder runt stationen. Intresset från exploatörer är svalt och Landskrona kommun har valt att satsa i mer attraktiva lägen; centralt och i villaområde nordväst om staden, en bra bit från stationen. Däremot har den nya stationen lockat nya verksamhets- och handelsetableringar, med bland annat livsmedelshallar en godsomlastningscentral. För dessa verksamheter är god tillgång med bil viktigt, men tillgången till goda övriga kommunikationer har ytterligare ökat markens attraktivitet.

Etableringen av extern handel med stora parkeringar och andra ytkrävande verksamheter kring stationen är inte enbart av godo, enligt kommunen, eftersom det innebär låg exploateringsgrad och är dålig utnyttjande av läget. Etablering av störande verksamheter kan också försvåra framtida bostadsbyggande.

Kommunen arbetar vidare med att utnyttja stationsläget bättre. I en ny fördjupad översiktsplan för området anges området runt stationen som ny stadsdel med småstadskaraktär. Målet är att ha en relativt hög exploatering, med låga flerfamiljshus med torg och handel runt stationen och markbostäder längre bort. Stråken till centrum ska förstärkas med fokus på gående och cyklister. Man är övertygad om att efterfrågan på bostäder runt stationen med tiden kommer att öka: *”Stationen kommer att hamna i staden om 10–20 år, då man byggt runt omkring.*

Det största problemet med stationen, förutom att den inte ligger i centrum, är att det inte finns något geschwint och självklart stråk eller väg dit. Det är klart att det finns massa vägar dit, men inte något självklart stråk som är gent och attraktivt. Det är ett problem och det är svårt att bygga eftersom det ligger villabebyggelse i vägen. Men kommunen håller på för fullt med att försöka få till ett sådant – Östergatan ska byggas om och rustas upp för att bli mer attraktivt som stråk mellan stationen och staden.

Sammanfattningsvis konstaterar man från kommunens sida att det är en brist att stationen ligger en bit från centrum och att det inte finns gena självklara stråk mellan stationen och centrum men att det ändå är en stor fördel att det är stor tillgänglighet till stationen med goda cykelvägar och gott om parkeringsplatser. Det halvexterna läget har också inneburit en annan potential för markanvändningen kring stationen, det har uppstått en nya nod i staden som inte uppstått annars. Kring denna nod har markvärdena höjts och det finns en potential för att utveckla staden. Hittills har det mest varit för handel och näringsliv men det kommer troligtvis igång även för bostäder.

Påverkan på regionala samband

Eftersom det nästan alltid är bättre att byta tåg i Lund eller Helsingborg är Landskrona ingen viktig bytespunkt mellan regionbussar och tåg. Däremot har Västkustbanans dragning via Landskrona haft mycket stor betydelse för stadens utveckling och möjligheter att pendla till arbete och studier. Satsningen kom ju i samma veva som stadens största arbetsplats Öresundsvarvet lades ner.

Stationen och de bättre förbindelserna har framförallt påverkat genom att arbetsmarknadsregionen har vuxit och pendlingen ökat.

	Örnsköldsvik	Uppsala	Varberg	Söderhamn	Falkenberg	Landskrona
Förutsättningar och fakta						
Ombyggnad klar år	2010	2011	Planeras	1997	2008	2001
Avstånd fr. stadskärna	<0,5km	<0,5km	<0,5km	1,5 km	2 km	2 km
Inv. i tätorten 2010	28 991	140 454	27 602	11 761	20 035	30 499
Pendlingsflöden i staden respektive kommunen (inom parentes)	Lika stor ut som in (1505 ut, 1787 in)	Utpendling (22324 ut, 19449 in)	Utpendling (6632 ut, 5067 in)	Lite mer ut än in (2069 ut, 1696 in)	Lite mer ut än in (4626 ut, 4035 in)	Inpendlingen större än utpendlingen. (7591 ut, 5481 in)
På- och avstigande på tågen en vardag, idag ³	290 (exkl SJ)	33 100	4 000	550 (exkl SJ)	2 100	7 600
Tågresor/invånare i tätort, vardagar	0,01 (exkl SJ)	0,24	0,14	0,05 (exkl SJ)	0,10	0,25
Planer, målbilder och strategier						
Huvudsaklig målbild	Möjliggöra pendling och knyta staden närmare Umeå.	Minska järnvägens barriäreffekt i centrum. Ökad kapacitet på stationen.	Stärka regionförstoringen och bidra till utveckling av centrum.	Bättre pendlingsmöjligheter. Bevara stadskärnan. Använda stationen för att binda samman staden med extern handelsplats.	Bättre pendlingsmöjligheter. Bevara stadskärnan. Kompensera nackdelarna med det externa läget.	Få bättre ökat kollektivt resande utan alltför stora nackdelar för den befintliga byggelsen.
Huvudstrategier för att nå målbilden	Köpa upp mark för att möjliggöra en station nära centrum. Utbyggnad av bostäder nära stationen. Ev ökad handel vid norra stationen	Resecentrum som en attraktiv plats med folkliv. Bred passage under spåren så att stationen öppnas upp mot två håll. Förtätning med bostäder och verksamheter.	Förtätning med bostäder och verksamheter. Stärka sambandet mellan station, centrum och Campus. Stationen öppen åt alla håll, ingen ”baksida”.	Utveckla vägen mellan centrum och stationen till en ”stadsgata”	Bra cykel- och bussförbindelse till centrum. Ge känslan av att stationen ligger i staden genom att dra om väg. Bostäder närmast stationen, handel längre bort.	Trådbuss med högt turutbud för att förlänga järnvägen in till centrum. Ny centrumbebyggelse runt stationen.
Förbättrat trafikutbud i samband med stationsutbyggnaden	Väldigt stor (från 1 tur till 9 turer och nu 14 turer).	Till vissa mindre orter har antal avgångar ökat. Integration med Stockholms lokaltrafik och stadsbussar.	-	Kortare restid. Från 2000 dubbelt så många avgångar då tåg ersatte buss på viktiga sträckor.	Liten ökning i antal avgångar.	Väldigt stor. (Inga tåg norrut och 22 söderut, efter 45 båda håll, nu 59)

³ I statistiken för Örnsköldsvik och Söderhamn har vi ej fått tillgång till statistik över resenärer på SJs tåg. Med hänsyn till trafikutbudet innebär det en underskattning av antal påstigande i framförallt Söderhamn.

Effekter på resande						
Utveckling av resande till/från orten.	Mycket stor betydelse för möjligheter att pendla.	Tågresandet ökade med 26 % jämfört med innan ombyggnaden (2011–2013)	-	Sedan tåg ersatte buss till närliggande städer har ökningen varit 97 % (2002–2013)	47 % ökning 2009–2013. Uppgift om resande innan flytt saknas. Ökning med 197 % 1993–2013.	Året före respektive efter flytten ökade resandet med 115 %. Ökning med 400 % 2000–2013
Utvecklingen av resandet, snitt per år	-	12 % (2011–2013)	-	6 % (2002–2013)	10 % (2009–2013), 7 % (1993–2013)	47 % (2000–2002) 13 % (2000–2013)
Utveckling av lokalt resande	Stor ökning av bil- och gc-trafik inte lika stor för busstrafik.	Eventuellt har andelen som kommer med bil minskat.	-	Ökning av bil- men även busstrafik till stationen.	Stor ökning av bussen även biltrafik till stationen	Stor ökning av bussen även biltrafik till stationen
Effekter på stadskvaliteter och regionala samband						
Utveckling av stationsområdet	Intresse finns för byggande av hyresrätter. Svårt att få underlag för service p g a små flöden av människor.	Stationsområdet har utvecklats till en attraktiv platsbildning med restauranger. Byggande av både verksamheter och bostäder pågår.	Planer finns på nya bostäder och verksamheter intill resecentrum. Stationen ska vara öppen åt alla håll.	Planer på utveckling av stadsmässiga verksamheter och sammanlänkning med centrum har inte förverkligats.	Bostadsbyggande i områdets utkant där kommunen tillåter småhus. Ökad trafik vid stationen har gjort området runtomkring intressant för handels-etableringar	Stort handelsområde närmast stationen in mot staden.
Utveckling av övriga stadskvaliteter	Bättre pendlings-möjligheter bidrar till positiva utveckling och framtidstro. Möjligheter att erbjuda bostäder i bra pendlingsläge.	Nya resecentrum är en värdig entré mot Uppsala.	Ombyggnaden förväntas stärka utveckling av centrum.	Bättre pendlings-möjligheter har ökat stadens attraktivitet som boendeort. Men det externa läget gör att och kopplingen till centrum missas.	Tack vare järnvägens dragning lyckats behålla den mysiga karaktären i centrum.	Ökad pendling är positivt för staden, men det minskade flödet av personer genom centrum, är inte positivt för stads-utvecklingen.
Regional påverkan	Botniabanan har betytt mycket för regionen.	Antalet resande har ökat i regionen, men framförallt från och till Uppsala.	Ombyggnaden förväntas stärka regionförstoringen.	Stationen är mer tillgänglig för resande som bor utanför staden.	För passerande har ombyggnad av VKB, snarare än nya stationsläget, gett snabbare resor	VKBs dragning via Landskrona haft mycket stor betydelse genom att arbetsmarknadsregionen har vuxit och pendlingen har ökat.

Tabell 1. Sammanfattning av förutsättningar, målbild och effekter i de sex städerna.

4. Slutsatser avseende inverkan av stationsläge

I detta kapitel summeras lärdomar från de sex stationsstudierna. Vi belyser likheter och olikheter mellan de sex städerna och hur stationens läge påverkar resande, stadskvaliteter och regionala samband. En slutsats från fallstudierna är att stationens placering har betydelse för såväl resmönster som för stadsutvecklingsmöjligheter. Men erfarenheterna är inte entydiga i bemärkelsen att en viss lokalisering ger upphov till en viss utveckling. Snarare är det så att stationsläget skapar förutsättningar för utveckling, men att dessa utvecklingsmöjligheter inte infinner sig med automatik. Snarare är det så att den utvecklingspotential som stationen ger upphov till i hög grad måste kopplas till kommunala/regionala överväganden, planering och strategier för att möjliggöra en viss utveckling. Vi summerar därför erfarenheter som städerna gjort, för att förändra resmönster och skapa förutsättningar för stadsutveckling, som kan inspirera andra kommuner och städer som står inför en ny- eller ombyggnad av sin tågstation.

Olika förutsättningar i de studerade städerna

Förutsättningarna i de studerade städerna skiljer sig åt, avseende storlek, geografiskt läge, tidpunkt för ombyggnad, trafikutbud med mera. Invånarantalet varierar från 12 000 personer i Söderhamn till drygt 140 000 i Uppsala. Varberg, Landskrona och Uppsala är delar av större arbetsmarknader, medan Örnsköldsvik och Söderhamn saknar sådana i sin närhet. Stationsombyggnaden i Söderhamn var färdig redan 1997 men är ännu inte genomförd i Varberg. I de flesta städerna har ombyggnaden av stationen hängt samman med spårförändringar som gett stora förbättringar i tillgänglighet och i trafikutbud.

De olika förutsättningarna, i kombination med olika stadsstruktur har påverkat såväl målbild, strategi och uppnådda effekter. Varje ort är unik och måste göra sina egna val. Ändå finns det likheter mellan städerna som ger underlag för slutsatser och diskussion.

I tabell 1 på föregående sida sammanfattas förutsättningar, övergripande målbild, hur man planerar att utveckla stationsområdet samt utfallet för de sex städerna.

Stationslägets påverkan på resandeutvecklingen

Det har sedan början av 1990-talet funnits en generell trend mot ökat tågresande i Sverige. Särskilt mycket har det regionala resandet ökat. Antal personkilometer med regionala tåg har i genomsnitt ökat fem procent per år, eller 180 procent totalt, mellan 1990 och 2012. Antalet resor med järnväg, både regional och fjärrtåg, har ökat med tre till fyra procent per år under perioden 2010 till 2012.⁴

De sex städerna som studerats är inget undantag från trenden. Tågresandet har, i samtliga städer vi har statistik för, legat över snittet för riket. Statistiken är inte alltid helt jämförbar men bilden är ändå tydlig.

De sex städerna i denna studie utgör ett för litet underlag för att några säkra slutsatser ska kunna dras om hur stationsläget påverkar resandeutvecklingen. Utbyggnaden av stationen går ofta hand i hand med förändringar i trafikutbudet som gör det mycket attraktivare att resa med tåg. Dessutom kan också andra faktorer förklara varför antalet resande ökat olika mycket i de sex städerna. De två städer i studien som har högst tågresande i förhållande till invånarantal är Uppsala med en centralt placerad station och Landskrona med en externt placerad station. Störst ökning av antalet resande har Landskrona haft, men det är värt att notera att ökningen i Uppsala har varit så pass stor,

⁴ Trafikanalys (2013) Bantrafik 2012

trots att trafikutbudet är i stort sett detsamma som tidigare. Kanske kan man här se en 'stationseffekt' på resandet. I Örnsköldsvik menar man att en station som ligger nära synliggör möjligheterna till pendling och därmed bidrar till ökat resande.

"Stationen har synliggjort möjligheten att pendla och gjort det enklare. Det har underlättat samarbete mellan Örnsköldsviks sjukhus och regionsjukhuset i Umeå, liksom utbytet mellan de båda städernas campus."

För orter som ligger längs med Västkustbanan har Skånetrafiken gjort jämförelser av antal resande med tåg i förhållande till invånare i staden. Dessa orter har ett liknande turutbud men olika lägen på stationen i förhållande till tätortens centrum. Varberg med centralt stationsläge och Båstad med halvcentralt läge har klart störst resande per invånare. Falkenberg och Laholm, med externa stationslägen, har resandenivåer som ligger på ca 70 procent av resandenivån i städerna med mer centrala stationer. Vid jämförelse med trafikutvecklingen sedan 1993 framgår också att resandeutvecklingen varit väsentligt positivare i Varberg och Båstad jämfört med Falkenberg och Laholm, som har externt placerade stationer. Skånetrafiken drar därför slutsatsen att de externa lägena dämpat resandeutvecklingen.

	Laholm	Falkenberg	Båstad	Varberg
Stationsläge	externt	externt	halvcentralt	centralt
Resor per invånare och vardag	0,09	0,10	0,15	0,14

Tabell 2. Jämförelse mellan resalstring i fyra olika stationsorter längs med Västkustbanan. Källa: Skånetrafiken

I jämförelser med dessa orter har Landskrona, som också ligger längs Västkustbanan, högt tågresande med sina 0,25 resor per invånare. Här är dock turtätheten väsentligt bättre i jämförelse med de övriga orterna. Trådbussen till/från centrum bidrar troligtvis också till den relativt höga andelen resande. Att Landskrona geografiskt ligger i ett flerkärnt område med pendlingsmöjligheter till flera större städer bidrar sannolikt också till det höga tågresandet.

En fråga som skulle vara intressant att studera vidare är hur in- respektive utpendling påverkas av olika stationslägen, både till staden och till kommunen som helhet. En hypotes är att en central placering av stationen generellt sett ger bättre förutsättningar för ökad inpendling av såväl förvärvsarbete som inte minst av besökare, jämfört med mer perifer station. I Varberg bedömer man att det faktum att man behåller stationen i centrum ökar inpendlingen. Troligtvis har lokala förhållanden, som t ex var viktiga målpunkter som stora arbetsplatser och utbildningar är lokaliserade samt hur kommunikationerna mellan station och centrum fungerar, stor betydelse.

För personer boende i den omgivande landsbygden kan en extern placering ge enklare möjlighet att nå stationen och använda den för pendling till andra orter.

Förbättrade tågförbindelser stärker de regionala sambanden

Det ökade tågresandet i de studerade städerna ska ses mot bakgrund av en samhällsutveckling mot större arbetsmarknadsregioner och en strukturomvandling som har lett till ökad pendling. Utbyggnaden av Väst kustbanan och Botniabanan har till stor del syftat till snabbare och miljövänligare förbindelser som möjliggör pendling, och de nya stationerna har varit en del i detta.

Goda tågförbindelser framstår i studien som oerhört viktigt för städernas utveckling, och lokaliseringen av stationen har i jämförelse med det underordnad betydelse. Ett belysande exempel är Söderhamn, där man menar att ett mer centralt stationsläge kanske hade varit bättre för stadens attraktivitet, men att man ändå föredrar dagens externa läge framför det tidigare, med en centralt placerad station men med sämre trafikutbud.

Samtidigt som man bedömer att en ideal lösning hade varit en centralt placerad station med ett bra trafikutbud. För Örnsköldsvik har den återupptagna persontrafik, efter flera års avsaknad, betytt mycket och staden har knutits närmare Umeå, vilket varit ett uttalat mål. Även de förbättrade möjligheterna att resa kollektivt som ombyggnaden av Väst kustbanan inneburit i har möjliggjort ökad pendling till/från berörda orter.

Frågan om hur stationsläget påverkar restiden för dem som passerar orten utan att stiga av eller på har inte lyfts som en knäckfråga av någon av de intervjuade. Ett argument mot ett centralt läge skulle kunna vara att det skulle ge längre restid för passerande passagerare genom mindre gen spårsträckning och/eller lägre tillåtna hastigheter. Att denna problematik inte tas upp kan förklaras av att vi har intervjuat personer med ett kommunalt, snarare än regionalt, perspektiv.

De främsta argumenten mot en central placering varit stor negativ påverkan på bebyggelse och boende i staden.

Samtliga önskar en central station men för vissa är priset för högt

Samtliga studerade städer har som utgångspunkt önskat att en centralt placerad station. Förutsättningarna för detta har dock varit väsentligt olika. I Varberg, Falkenberg och Landskrona, som skulle anslutas till den nya västkustbanan med dubbelspår, bedömde man i samtliga städer att störningarna i form av intrång, buller och barriäreffekter med mera, skulle bli alltför stora om spåren skulle dras genom centrum utan att anläggas i tunnel. Det var dock bara i Varberg som det bedömdes som samhällsekonomiskt rimligt att förlägga spåren i en tunnel

och då kunna behålla en central placering av stationen i staden.

Söderhamns station flyttade till perifert läge i samband med att

Banverket ville räta ut sträckningen av banan som tidigare gick som ett ”S” genom staden. Även här bedömdes effekterna av att räta ut banan genom staden ge alltför stora

negativa effekter för den befintliga bebyggelsen i stadskärnan. I Örnsköldsvik kunde man utnyttja befintligt spårreservat och bedömde att de negativa effekterna inte skulle bli större med centralt placerad station jämfört med mer perifert läge. I Uppsala, där man valt att behålla det centrumnära läget, har spåren genom centrum funnits under lång tid. Men även här hade man tidigare önskemål om nedgrävning av spåren, vilka dock föll på

”Motorvägen hade vi ju inte valt att lägga genom stadskärnan. Om man ska bygga en dubbelspårig järnväg med hög hastighet och europagodståg så ska man fundera både en och två gånger innan man lägger det genom Falkenbergs centrum”.

att det skulle bli för dyrt. Här har man istället försökt att minska järnvägens barriäreffekt på andra sätt.

Sammanfattningsvis kan konstateras att där spåren genom centrum har funnits under lång tid, där spårreservat funnits, eller det bedömts som samhällsekonomiskt lönsamt att gräva ner spåren i tunnel, har man valt att behålla central placering av stationen. I övriga fall har man försökt att få stationen så nära centrum som möjligt och genom olika åtgärder försökt lindra de negativa effekterna av det externa läget genom att med olika fysiska och andra åtgärder försöka knyta stationen närmare staden.

Fler positiva effekter på stadsqualiteter av centralt stationsläge

Att ett centrumnära stationsläge är förstahandsalternativet för samtliga städer beror på att man ser positiva möjligheter till stadsutveckling. Främst handlar det om att det påverkar stadsbilden positivt, ger en värdig entré mot staden, att stationen kan synas i centrum, det ger en tyngd åt staden, och att man får en känsla av att det är ”nära till världen”. Några städer pekar på att det är attraktivt, även för pendlare, att ”komma ut i ett sammanhang” när man stiger av tåget och att det är viktigt när städer konkurrerar med varandra om invånare

medan både Falkenberg och

Landskrona har fått

kommentarer som att det känns konstigt att ”stiga ut på en åker” när man kommer till staden. En station ger också höga flöden av människor som i sin tur ger bättre förutsättningar för handel och annan näringsverksamhet som man i många städer vill

”Om du kommer fram till en station ska den inte ligga som i en öken i ett industriområde – det skapar ingen attraktivitet. Om du däremot går ut från stationen och är i ett sammanhang där det finns annat runt om kring är det en helt annan känsla”.

styra mot centrum. Varberg var ett exempel på det, där man sedan tidigare hade en restriktiv linje mot etablering av externhandel. Att lägga stationen nära andra verksamheter ger också ett utjämnat flöde av människor, så att stationen inte upplevs som tom och ödslig utanför rusningstimmarna. Det minskar risken för skadegörelse och ger ökad trygghet.

Staden kan växa ihop med stationen men att förlänga centrum långt är svårt

I samtliga studerade städer som har perifera stationslägen planerar man för ny bebyggelse kring stationen och bebyggelsestråk som länkar stationen till staden. I Falkenberg och Landskrona har man ingen ambition att förlänga centrum mot stationen. Istället planeras bebyggelse kring stationen och bebyggelsestråk så att stationen växer ihop med staden, men att

centrum ska ligga kvar i sitt

nuvarande läge men ändå snabbt

kunna nås från stationen. I

Söderhamn däremot har man

haft målsättningen att låta

centrum växa mot stationen

genom att utveckla stråket mellan centrum och stationen till en ”stadsgata”. Planer på utveckling av stadsmässiga verksamheter har dock inte infriats och tillkommande

”Om inte stationen kan komma nära staden så får staden komma nära stationen”.

verksamheter är inte stadsmässiga. Exemplet visar att om man låter stad och station växa samman måste ”centrum” bli väldigt utsträckt, och därmed stort, vilket kan vara svårt att nå inom en överskådlig tidsperiod, främst i städer med svag tillväxt.

Alla städer vill förtäta vid stationen

I samtliga stationslägen arbetar man, eller har man planer på, att förtäta bebyggelsen kring stationen. Även i de mer perifera lägena försöker man åstadkomma ny stadslig bebyggelse, bostäder och verksamheter med relativt hög exploateringsgrad närmast stationen. Det har dock visat sig att denna strategi kräver uthållighet och målmedvetenhet samt förhandlingar med markägare eftersom området kring externa stationer framförallt blir intressant för extensiva och ytkrävande verksamheter så som stormarknader. Strategiska markuppköp har visat sig vara ett viktigt verktyg i flera av de studerade kommunerna.

Centralt läge är ingen garant för korta avstånd och folkliv

Det är inte alltid som centrum utgör befolkningstyngdpunkten i staden. Är staden i huvudsak en utpendlingsort, utan en stor inpendling till centralt belägna arbetsplatser kan ett perifert läge ibland ge lika korta resvägar till stationen. Landskronas perifera station ligger inte längre bort från befolkningstyngdpunkten än den gamla stationen i centrum och därför upplevs det nya

”Det är viktigt att det finns upplevelser i närområdet och att allt ligger inom gångavstånd och nära ett kommunikationscentrum som du når med buss och tåg och cykel, och bil givetvis, – då har du ett riktigt nav och det tror vi är attraktivitetsskapande. Också bostäder i närheten så att ganska många människor kan gå och cykla dit”.

stationsläget totalt sett inte som sämre än det tidigare centrala läget. Flera städer har försökt göra stationen eller resecentrum till en plats där människor vill uppehålla sig. Det ger ökad trygghet och bättre underlag för service. Det visar sig dock gå trögt i alla utom de mest centrala stationslägena. Flera lyfter fram att det är viktigt att det finns många målpunkter samlade runt stationen, eftersom stationen i sig inte ”är ett lokomotiv i utvecklingen”. Örnsköldsviks station ligger mycket nära centrum men eftersom det i stort sett saknas målpunkter på västra sidan om stationen har man i dagsläget inget naturligt flöde av människor förbi stationen. Att skapa flera målpunkter, förtäta och att ”öppna upp” stationen åt flera håll är strategier som använts framgångsrikt i Uppsala och som planeras i Varberg.

Service och trygghet på externa stationer

Med ett perifert läge, eller ett centralt läge som ligger en bit bort från övrig centrumverksamhet är det svårt att få ett tillräckligt stort underlag för att kunna driva serviceverksamhet till de resande. Stationen upplevs då lätt som ödslig. Som vi beskrivit om är förtätning och ett ökat serviceutbud en vanlig strategi för att minska ödsligheten. Ett alternativ till att försöka göra externa stationer tryggare genom mer folkliv är att, som Falkenberg har gjort, acceptera att man inte vill uppehålla sig där och istället designa den för att det ska gå snabbt, och kännas tryggt, att passera och ta sig därifrån. Här erbjuder man ingen service alls förutom väntsalor och toalett, men istället går bussen till staden 3 minuter före/efter tågens ankomst.

Vid utformningen av en ny station är det viktigt att från början tänka ut hur den ska se ut för att öka tryggheten och minska risken för skadegörelse. I Örnsköldsvik har man haft problem med att en passage blivit tillhåll för gång och upplevs som otrygg. Här ska man därför bygga om detta bara fyra år efter invigningen. Även i Landskrona och Söderhamn uppges att stationsområdet kan upplevas som otryggt sent på kvällarna. I Falkenberg, där man är väldigt nöjd med den upplevda tryggheten, hade man innan utbyggnaden formulerat en strategi för hur man skulle göra för att öka tryggheten, bland annat genom att ha flera in- och utgångar till plattformar, belysning och bygga bort hörn som någon kan gömma sig bakom.

Det finns fördelar även med perifert läge

Med det nya perifera läget finns möjlighet att ordna fler pendlarparkeringar vilket kan bidra till att fler som bor utanför staden och tidigare reste hela vägen med bil nu parkerar vid stationen och reser kollektivt resten av vägen. I både Söderhamn, Landskrona och Falkenberg har pendlarparkeringarna fått byggas ut flera gånger. Samtidigt kan det också bero på att fler boende i staden väljer bilen till stationen istället för bussen. Men med bra cykel- och bussförbindelser kan bilanvändandet minskas.

Med ett perifert läge på stationen har man också möjlighet att låta pendlarparkeringarna vara gratis utan att dessa tas upp av andra bilburna som har målpunkter i centrum. I Örnsköldsvik, med central station och med relativt dålig turtäthet på stadsbusstrafiken, hade man problem med att de avgiftsfria parkeringsplatserna upptogs av bilburna med mål i centrum. När avgiften höjdes till samma nivå som i övriga centrum inverkade det också negativt för dem som åkte bil till stationen för att resa vidare med tågen. Här skulle man vilja få fram en lösning som gör det möjligt att ge pendlarna avgiftsfri parkering men inte övriga som ska till centrum, till exempel någon form av parkeringsbevis som gäller vardagar i samband med att man löser periodkort för kollektivtrafiken.

Goda bussförbindelser en framgångsfaktor

En annan strategi som på kort sikt verkar vara mer framgångsrik är att se till att ha mycket goda bussförbindelser till centrum. I både Falkenberg och Landskrona har man satsat på en gen och snabb linje från centrum till stationen med gott resultat. God anpassning till ankomst- och avgångstiderna i Falkenberg eller väldigt hög turtäthet som i Landskrona har varit viktiga framgångsfaktorer. Landskronas trådbusslinjer har ytterligare förstärkt tydligheten i strukturen och bidrar till en känsla av att ”järnvägen förlängs in i staden”, som troligtvis bidragit till den positiva utvecklingen. I Söderhamn finns ett relativt gott turutbud för bussarna med 20-minuterstrafik för en stadsbuss och dessutom några regionala busslinjer, men utan anpassning till tågens avgångstider får man inte samma positiva effekt eftersom det adderar väntetid till den totala restiden.

Fastighetspriser ökar vid nya stationerna och befintliga som får ökad tillgänglighet

Studien tyder på att fastighets- och markpriserna ökar i direkt anslutning till nya stationer. Men även vid områden vid befintlig central station som rustas upp och får nya och snabbare möjlighet att angöra stationen till fots, till exempel i Uppsala. En ny station kan också, som i Örnsköldsvik, bidra till en positiv utveckling i staden genom ökade möjligheter att pendla så att priserna mer generellt ökar. Det kan också vara så

som i Örnköldsvik att det blir intressant att bygga hyresrätter vid stationen vilket annars är svårt att få intresse för.

Det är en stor fördel om kommunen äger marken kring stationen så att man får ökade möjligheter att påverka utvecklingen kring den. Här kan det gälla att vara snabb med att köpa upp mark så det inte blir så som i Falkenberg att ett företag är mer förutseende och köper upp marken på ett tidigt stadium och kommunen därmed får svårare att styra över utvecklingen.

5. Exempel på fyra mindre orters utveckling

På en mer översiktlig nivå än för de sex städerna ovan ges här också exempel på fyra mindre orters utveckling kopplat till stationer, resecentrum eller utlokalisering av hållplats från samhälle till förbifartsväg. De fyra studerade orterna är Vellinge och Påskallavik (motorvägshållplatser) samt Mölnlycke och Knislinge (nya stationslägen för buss och/eller tåg i centrum).

5.1 Vellinge – motorvägshållplats och nya tågstationer

Vellinge ligger längs E6/E22, mittemellan Malmö och Trelleborg i Skåne. Kommunens tre större orter, Vellinge, Höllviken och Falsterbo, var ungefär jämnstora fram till 80-talet, men sedan dess har

Höllviken och Falsterbo dragit ifrån Vellinge som med sina 6 300 invånare nu är tredje största ort i kommunen. Kommunen har mycket stor utpendling, till framför allt Malmö, men även till Trelleborg och Lund.

”Det är skillnad på tåg och buss – i förhållande till sitt antal får bussresenärer en väldigt enkel miljö.”



Figur 23. Lokalisering av motorvägshållplatsen Vellinge Ängar (röd stjärna). Källa: Eniro.

Processen, stationen och dess effekter

I mitten av nittiotalet började Skånetrafiken köra en ny expressbusslinje mellan Malmö och Falsterbo. För att korta restiden för resenärerna från Falsterbonäset gick den nya linjen inte in i Vellinge, utan en av Sveriges första motorvägshållplatser byggdes på E6, en halv kilometer från centrum. Även den befintliga busslinjen mellan Malmö och Trelleborg flyttades dit.

Idag har hållplatsen mycket tät trafikering. Åtgärderna för att minska restiderna gjorde att det regionala resandet med busslinjerna steg. Även om många Vellingebor föredrar att åka med de långsammare busslinjerna som fortfarande stannar i centrum så använder många motorvägshållplatsen. Det finns inga matande busslinjer till hållplatsen, men många cyklar och pendlarparkeringarna för bil har fått byggas ut och det finns behov av ytterligare utbyggnad. Det behövs en bättre cykelförbindelse dit, och det försöker man få till genom att ta med frågan när man tar fram nya detaljplaner för områden runt omkring stationen.

Miljön vid hållplatsen är ”erbarmelig” enligt kommunens representant. Det är bullrigt och upplevs som väldigt otryggt, och man har haft stora problem med skadegörelse. 2010 genomfördes en arkitekttävling för att få fram förslag på hur man kunde förbättra miljön vid hållplatsen. Det kom fram flera förslag, bland annat att samla pendlarparkeringarna på ena sidan, förlänga bussfilerna och lägga hållplatserna mitt emot varandra samt bygga en gångbro över hållplatsen. Allt för att skapa känsla av att man ser mer liv och rörelse. Inget av detta har dock genomförts än. Det var oklart hur man skulle fördela kostnaderna för åtgärderna mellan Trafikverket och kommunen och av kostnadsskäl lades det därför på is. Nu har frågan dock lyfts igen.

I dag ligger det ett radhusområde, vårdcentral, gymnasieskola och kommunhuset i ganska nära anslutning till hållplatsen. Det har inte skett någon exploatering kring stationsläget, och marken är inte särskilt attraktiv. Man diskuterar om man kan lägga bostadsbebyggelse mellan motorvägen och tätorten, särskilt i samband med diskussioner om att dra spår där, men detta är inte aktuellt i dagsläget. Det har inte varit aktuellt att försöka locka dit kommersiella aktörer. Kommunen har varit ganska restriktiv mot externhandel och man vill hellre koncentrera handeln till centrum, som ironiskt nog ligger kring ortens, sedan 70-talet nedlagda, järnvägsstation.

Syftet med att flytta ut hållplatsen var framförallt att korta ner restiderna för dem som passerar Vellinge in mot Malmö. Motsvarande flytt av stationer gjordes inte i kommunens andra orter, framförallt på grund av att vägstrukturen där är annorlunda. Där har man inte någon motorvägsförbifart som i Vellinge, utan de gamla landsvägarna går genom samhällena och utgör huvudgator.

På frågan om man hellre hade sett att busshållplatsen hade placerats centralt i Vellinge svarar kommunens företrädare att det är en klassisk, och väldigt svår avvägning mellan attraktiva stationslägen och restid. Man är också rädd om sitt småskaliga och trevliga centrum och anser att expressbussar inte passar där. *”Klart att det hade känts bra om man hade kört in till centrum, men då hade man tappat för mycket tid för resenärerna på bussen. Frågan om man ska köra in till samhället eller köra snabbt får olika svar, det måste anpassas efter platsen. I Vellinge är det svårt att hitta en snabb och gen väg på grund av det småskaliga gatunätet. Sedan är det också så att det växlar med tiden. Nu har vi haft en lång period då Skånetrafiken prioriterar restid. Men kanske fokuserar man för mycket på tiden i bussen, och ser inte till den totala restiden, med att ta sig till stationen.”*

Vellinge kommun har gjort flera utredningar för spårburen trafik, bland annat till Falsterbonäset. Då undersökte man bland annat om spåren skulle kunna läggas på den gamla banvallen genom staden. Man kom dock fram till att det skulle ge för stora ingrepp, spårområdet har ”växt igen” med bebyggelse. Den mest lämpliga dragningen, enligt kommunen, var därför parallellt med motorvägen, men innanför bullervallarna, mot tätorten till.

Skillnad på tågstation och busshållplats

En annan spårdragning, som är under byggande, är Trelleborgsbanan, mellan Malmö och Trelleborg. Denna kommer inte att gå igenom Vellinge, utan stanna i byarna Västra Ingelstad och Östra Grevie som bara har några hundra invånare var. Längs denna bana satsar kommunen på att få till attraktiva och centrala stationsmiljöer, och man har planer på att kanalisera den fortsatta befolkningsökningen i kommunen hit.

Ur kommunens synvinkel är det en utmaning att kombinera infrastruktur och samhällsbyggande. Särskilt när det gäller att kombinera små samhällens småskalighet med den storskalighet som spåruren trafik innebär, med säkerhetsavstånd, långa perronger med mera. Det är mer påtagligt i små orter än i städer där den storskaliga bebyggelsen ”möter upp” järnvägens skala på ett bättre sätt. Kommunen måste vara väldigt aktiv för att påverka utformningen. Kommunens representant har erfarenheten att det till stor del är två olika kulturer som står emot varandra. *”Trafikverket har ofta ett mer teknokratiskt synsätt som fokuserar väldigt mycket på regler för utformning, och tyvärr har det blivit värre de senaste åren, i och med deras nya direktiv”. Resultatet är då torftiga stationsmiljöer: ”Ser man till att uppfylla alla regelverk så uppstår en miljö som ”bara blir”. Hur får man den att kännas omhändertagen? I många fall har man en hög ambitionsnivå i början, men så springer kostnaderna iväg och då ser man planteringar och annat som onödiga utgifter som tas bort. Resultatet blir väldigt avskalat.”* Kommunens stadsplanerare och arkitekter har mer av ett samhällsplaneringsperspektiv. De två perspektiven måste komma närmare varandra.

Utvecklingen av stationsmiljöerna längs med Trelleborgsbanan innebär en kommunal medfinansiering på totalt 100 miljoner kronor. Samtidigt har man av kostnadsskäl inte rustat upp motorvägshållplatsen, trots att den ligger vid en betydligt större ort. Varför är det svårare att satsa på busshållplatser än tågstationer? Kommunens representant tror att det inte bara är så i det enskilda fallet, utan att det generellt är så att bussresenärerna, i förhållande till sitt antal, får hålla till godo med väldigt enkla stationsmiljöer. Orsaken är en kombination av tekniska krav, där man på järnvägen ställer högre krav på perronger och dylikt, och av tradition. Kanske beror det också på att spårtrafik ses som en mer långsiktig investering, medan bussdragningar kan ändras. Så är till exempel fallet nu, när bussen Trelleborg–Malmö kommer att få betydligt färre avgångar när tågtrafiken igenom östra delen av kommunen startar. Samtidigt har man sett en förändring de senaste åren; andra städer satsar mer på sin bussinfrastruktur.

5.2 Knislinge – en central busstation med tågstandard.

Knislinge med sina dryga 3 000 invånare är den största orten, eller byn som kommunen föredrar att kalla det, i Östra Göinge kommun i Skåne. Byn ligger cirka två mil norr om Kristianstad. De senaste fyra åren har befolkningen i kommunen ökat och bilden av Östra Göinge som utflyttningskommun har förändrats. Knislinges läge i förhållande till både Kristianstad och Hässleholm gör att befolkningsökningen har varit störst där. Byn har en omfattande utpendling. Resan till Hässleholm tar drygt 40 minuter. Byte krävs i Broby, men bussarna är väl passade till varandra, utan väntetid. Resan till Kristianstad tar 30 minuter.

”Det är viktigt med mötesplatser i alla byar, oavsett storlek. Man måste samla målpunkterna så att människor möts. Det går inte att ha en butik i ena änden av byn och en station i andra för då finns det inga människor som möts.”

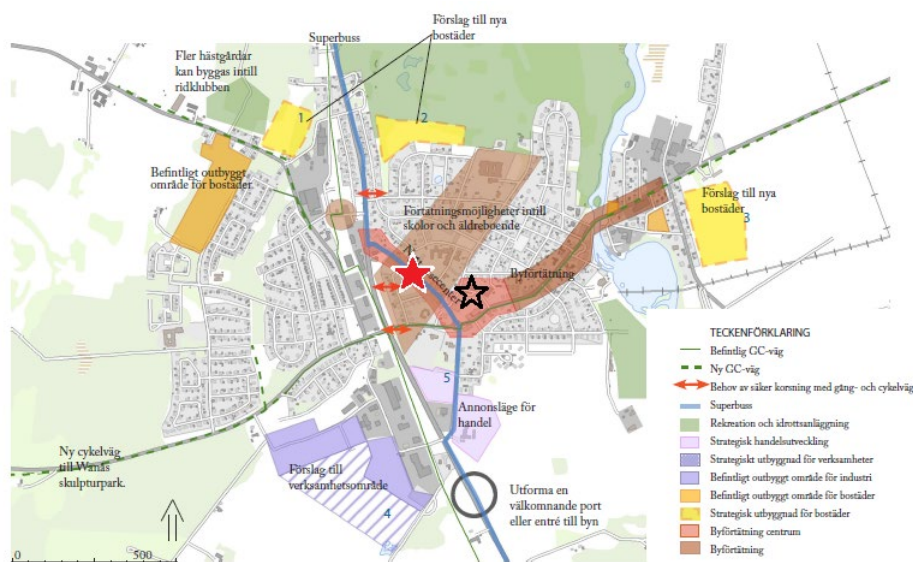
Processen, stationen och dess effekter

För knappt tre år sedan började kommunen ta fram en fördjupad översiktsplan för Knislinge. Byn var eftersatt från planeringssynpunkt, ingen ny planering hade gjorts sedan 90-talet. En arbetsgrupp med tjänstemän och politiker tillsattes och det hölls flera medborgardialoger. Det man kom fram till var att man ville skapa fler mötesplatser i Knislinge samt bidra till en hållbar utveckling, vilket innebar en satsning på kollektivtrafik och cykelvägar.

En annan viktig målsättning för kommunen är att knyta Knislinge närmare närliggande städer, i Skåne men även i södra Småland där IKEA i Älmhult är en viktig arbetsgivare. Eftersom kommunen helt saknar tågförbindelser krävs alternativa och innovativa kollektivtrafiklösningar. Därför har kommunen engagerat sig för att bli pilotprojekt för Skånetrafikens nya koncept ”Superbussar” som ska vara en tågliknande busstrafik, med rak linjestreckning, egna busskörfält, kort restid, bra utrustade resestationer och bra service. Restidsmässigt innebär inte Superbussarna så väldigt stor skillnad mot dagens förbindelser, utan den stora skillnaden ligger i synen på prioritet och service runt omkring. För att minska körsträckan inne i centrum ska busstationen flyttats några hundra meter, från Mickelstorg till Brogatan.

Stationen hamnar närmare, men inte på väg 19, som är en relativt stor genomfartsled genom byn. Kommunen menar att synen på stationen som en central mötesplats inte behöver ske på bekostnad av förlängd restid. Det är en planeringsuppgift att se till att mötesplats och hållplatser kan sammanfalla på ett sådant sätt att det blir en vinna-vinna situation.

”Att resecentrum ligger centralt och inte beläget längs väg 19 är viktigt för livet i byn, då det tillsammans med servicen i byn skapar viktiga mötesplatser. Det ska vara lätt att lämna bilen hemma.”



Figur 24. Utvecklingsplaner för Knislinge. Nuvarande huvudhållplats är markerad med svart stjärna och ungefärligt läge för ny hållplats är markerad med röd stjärna. Källa: FÖP för Knislinge, samrådshandling.

Utmaningen för Knislinge som by är att man har ett diffust och utspritt centrum och barriäreffekter av framförallt väg 19. I arbetet med den fördjupade översiktsplanen

analyserade man målpunkter och vägar. Man identifierade en intressant korsningspunkt mellan ett ”kultur- och grönstråk” och en väg, i nära anslutning till både kommunal och kommersiell service. Detta är en plats där människor rör sig redan idag och som man kan bygga vidare på, och här kommer den nya hållplatsen att ligga.

För att göra centrum och hållplatsen till levande mötesplatser genomförs flera åtgärder, förutom att flytta hållplatsen. En regional cykelväg som går utanför byn ska flyttas så att den går förbi hållplatsen. Man planerar att bygga en ny lekplats och förtäta med bostäder i nära anslutning till hållplatsen. Det finns inga privata intressenter som är intresserade av att bygga, men det kommunala bostadsbolaget är det. Det sker också en utveckling av det kommersiella utbudet, med service riktad till resenärer, i befintliga fastigheter vid den nya hållplatsen. Det ska finnas café, toalett, möjlighet att vänta inomhus med mera. Kommunen måste här vara aktiv, och ta kontakt med fastighetsägare. Kommunens representant upplever att intresse finns, och man tror inte att det generellt sett är svårare att få intressenter med sig vid en busshållplats än om det hade varit spårburen trafik. Det viktiga är att kommunen själv satsar och bygger kring hållplatsen. Det gör att andra ser satsningen som mer säker och långsiktig.

”En liten orts behov av mötesplats kan inte förlänga restiden på ett viktigt stråk som detta, det är inte rimligt”

Helhetssyn viktigt men svårt i infrastrukturplaneringen

Flytten av hållplatsen, tillsammans med andra åtgärder för att minska barriäreffekt från väg 19, den nya lekplatsen och en ny sporthall med mera, kommer att betyda mycket för Knislinge som tidigare varit en lite ”bortglömd” by. Det finns ett värde i att genomföra flera större projekt samtidigt. Om man sprider ut dem i tiden finns det en risk att man ”pluttifierar” utvecklingen istället för att ta ett samlat grepp. Utvecklingen av Knislinge kommer att få stor effekt på attraktiviteten och mark- och fastighetspriserna. Genom att man bygger fler lägenheter kan man skapa flyttkedjor som gör att barnfamiljer kan flytta till byn.

Ett problem för kommunen är samarbetet med Trafikverket. Utvecklingsprojekt av detta slag innebär att många aktörer måste samplanera och samfinansiera. Samarbetet fungerar bra med region Skåne och Skånetrafiken, men med Trafikverket är det svårt att få projekten att löpa. Kommunen får lämna in sina önskemål på åtgärder i den statliga infrastrukturen, till exempel regionala cykelvägar eller på väg 19, men sedan gör Trafikverket egna prioriteringar. Kommunen ska se till helheten, men som det fungerar idag anser man att det är risk för en splittrad planering där man genomför enskilda åtgärder utan ett större sammanhang eller tanke. Lösningen är att kommunen och regionen måste prata sig samman.

5.3 Påskallavik – busshållplatsen flyttar ut

Påskallavik är en tätort i Oskarshamns kommun med ungefär 1 100 invånare. Orten ligger vid E22, söder om Oskarshamn, sex mil norr om Kalmar. På orten finns skola med årskurs 1–6, förskola, livsmedelsbutiker, restauranger och en båthamn.

Processen, stationen och dess effekter

2011 tog Kalmar Länstrafik initiativ till att inrätta expressbussar mellan Oskarshamn och Kalmar. Genom att bygga nya ”motorledshållplatser” på E22 utanför några av

orterna där bussen tidigare hade gått igenom tätorten kortades restiden med 25 minuter. Förutom i Påskallavik flyttades även hållplatsen i bland annat Mönsterås, med 6 000 invånare, ut från centrum. Även i Kalmar flyttades linjen så att den körde på E22 istället för igenom staden. Samtidigt ökades turtätheten och man eftersträvade en fast tidtabell. Nu avgår bussarna ungefär var 30 minut åt vardera hållet.



Figur 25. Påskallaviks nya hållplats vid E22. Källa: Barometern

Målet med förändringen var att föra Oskarshamn och Kalmar närmare varandra och skapa en gemensam arbetsmarknadsregion, men också att korta restiden så att fler skulle åka buss istället för bil.

Den nya hållplatsen ligger en kilometer från den gamla. Flytten orsakade en hel del protester från de boende i Påskallavik, och för att kompensera bortfallet av trafiken från centrum utökades turtätheten med två andra linjer mellan Oskarshamn och Påskallavik som går på den gamla landsvägen. Restiden till Oskarshamn är ungefär densamma som med de bussar som flyttades ut, men antalet avgångar är färre.

I förstudien ingick planer på en gång- och cykelväg till hållplatsen men den har inte blivit byggd, på grund av att det har varit en dragkamp mellan Trafikverket och kommunerna om vem som ska bekosta en cykelväg längs med en statlig väg igenom tätbebyggt område. I den senaste länstransportplanen slogs det fast att det var kommunens ansvar. Därmed kan det dröja innan den blir byggd, eftersom behovet av gång- och cykelvägen i Påskallavik måste vägas mot andra behov runt om i kommunen.

De senaste åren har resandet med expressbussarna Oskarshamn–Kalmar ökat, men flytten av hållplatsen har inte gett några stora effekter för Påskallavik. De flesta i Påskallavik reser till Oskarshamn och har gått över till de utökade linjerna genom centrum som ersatte de utflyttade. Kommunens intryck är att användningen av expressbussarna av boende i Påskallavik har ökat långsamt, och att det tar tid för folk att hitta nya resvägar.

Dragningen av expressbussar är en avvägning mellan resandetid och befolkningsunderlag. Tydligast är det i Kalmar. Där körde bussen till Oskarshamn tidigare genom staden och ut på den norra påfarten till E22. Längs den sträckan bor ungefär en tredjedel av Kalmars invånare. Sedan bussen blev en expressbuss kör den

mellersta påfarten till E22 och sparar därmed restid på bekostnad av ett stort resandeunderlag.

En utflyttad hållplats ökar attraktivitet på lång sikt

Region Kalmar är långsträckt och restiderna är idag lite för långa för att länet ska utgöra en sammanhållen arbetsmarknadsregion. Eftersom det saknas en bra järnvägsförbindelse längs med kusten är dessutom förbindelserna till närliggande regioner dåliga. Man utreder därför åtgärder för att binda samman regionen i stråket Karlskrona–Kalmar–Linköping. Bussar ses då som ett alternativ till tåg, och mycket fokus ligger därför på att korta restiderna med buss. I det sammanhanget har man inte bara ifrågasatt de mindre orternas centrala hållplatser, utan regionförbundet har även lyft frågan om Oskarshamns busstation ska placeras vid E22. Det är dock något som kommunen motsätter sig. *”I Påskallaviks fall var det en avsevärd förbättring att flytta ut hållplatsen, men att göra samma sak i Oskarshamn är inte rimligt, eftersom man då skulle förlora kopplingen till tågen och färjorna och dessutom få kontaktproblem med centrum”* menar kommunen. I andra orter, till exempel Falkenberg, har man kunnat kompensera flytten av stationen genom att ha skytteltrafik dit, men med det ”halvlånga” avstånd som det handlar om i Oskarshamn skulle en sådan åtgärd inte kännas motiverad.

I det regionala sammanhanget har både en ny järnväg och utvecklandet av ”Superbusslinjer” diskuterats. Än så länge har fokus dock helt legat på restid mellan stråkets ändpunkter. En ny tågförbindelse skulle, ur dagens perspektiv, inte stanna i Påskallavik så ur ortens synpunkt är expressbussar fördelaktigare, även om de inte går in till centrum. En diskussion motsvarande den i Knislinge, om att utveckla busshållplatsen med service för resenärer, har inte förts hittills. Det kan dock bli aktuellt i framtiden, för vissa storhållplatser längs stråket, till exempel Påskallavik och Mönsterås.

Om kommunen kommer att växa i framtiden så är Påskallaviks, och även Mönsterås, läge mycket bra, i stråket mellan Oskarshamn och Kalmar och med relativt attraktivt kustnära boende. Kommunen ser ingen motsättning mellan att flytta ut hållplatserna och samtidigt peka ut orterna som strategiska tillväxtorter. I dagsläget åker de flesta boende i Påskallavik till Oskarshamn, men sett ur det långa perspektivet så är snabba förbindelser till stora arbetsorter viktigt även för Påskallaviks utveckling. Även om hållplatsen ligger i utkanten av orten så innebär den att orten har oändligt mycket bättre kommunikationer än andra orter av samma storlek i kommunen.

5.4 Mölnlycke – centrumutveckling med hjälp av nytt resecentrum

Mölnlycke är centralort i Härryda kommun omkring en mil sydost om centrala Göteborg. Tack vare närheten till Göteborg har befolkningen ökat kraftigt. 2010 var antalet invånare 15 600. Sedan 90-talet har kommunen med framgång arbetat med att utveckla och levandegöra

Mölnlycke centrum.

Processen, stationen och dess effekter

Trots att antalet invånare i Mölnlycke stadigt växte under 1980 och 90-talet sjangserade centrum. Bussterminalen låg mitt

i centrum och blockerade ny bebyggelse, medan järnvägsstationen låg på andra sidan

”Vi har haft samma tillväxttakt i 30 år, men de senaste tio åren man har pratat om Mölnlycke i regionen på ett annat sätt. Man upplever att det händer saker där och det har en stor psykologisk betydelse, även för företagen.”

om ån, några hundra meter bort. När det blev aktuellt att flytta järnvägsstationen på grund av att en plankorsning skulle byggas om, passade kommunen på att tänka lite större och satsa på att bygga om Mölnlycke från en förort till en levande småstad som kunde leva ”på egna meriter”.

1995 togs en ny fördjupad översiktsplan för centrum fram, och i den ingick det både att flytta järnvägsstationen och bussterminalen till ett gemensamt läge nära centrum, att utveckla de fyra centrumkvarteren med ett hundratal lägenheter med butiker i bottenvåningarna och att ersätta markparkeringar med ett parkeringshus.

Det var i den fördjupade översiktsplanen som ”Mölnlycke vision 2020” formulerades; en målbild av Mölnlycke som en blandstad, med handel, service och bostäder i ett centrum med nära koppling till både tåg och buss.

2012 var vision 2020 förverkligad och man är idag mycket nöjd med den helhet som centrum och stationen bildar. Det är väldigt mycket folkliv där, alla tider på dygnet, inte minst tack vare att det finns en gymnasieskola och ett väl fungerande kulturhus vid stationen. *”Fortfarande idag går det inte en vecka utan att vi får kredit för att helheten blev så bra”* säger kommunens representant.

Resandet har ökat med i snitt fem procent per år de senaste fem–sex åren, vilket är mer än befolkningsökningen. Framförallt har inpendlingen ökat. Det beror på gynnsam företagsutveckling de senaste åren, som delvis är en följd av centrumutvecklingen. *”På något sätt har Mölnlycke centrum satt Mölnlycke på kartan. Vi har haft samma tillväxttakt i 30 år, men de senaste tio åren man har pratat om Mölnlycke regionalt på ett annat sätt och det är förmodligen väldigt mycket utifrån vad som händer i centrum. Man upplever att det händer saker där och det har en stor psykologisk betydelse för hur man betraktar Härryda kommun och Mölnlycke, även för företagen och därmed blir man mer attraktiv.”*



Figur 26. Bussterminalen i Mölnlycke, till höger. Till vänster syns centrum och trappor ned mot vattnet. Källa: Google

Förändringarna kring terminalen och järnvägen samfinansierades av Västtrafik, kommunen och Banverket. Det samarbetet fungerade mycket bra, alla såg samhällsnyttan med förändringarna. I övrigt är det dock kommunen som har varit aktiv och drivande i utvecklingen av centrum. Kommunen framhåller en rad saker som viktiga för framgången:

- Att man formulerade en vision och stod fast vid den, även då man stötte på motgångar.
- Att man vågade ta ”lite större tag”.
- Att man arbetade aktivt och systematiskt med genomförandet genom att kontakta fastighetsägare och byggbolag och säga ”*vi tänker utveckla Mölnlycke centrum, vill ni vara med?*”.
- Att ha en aktiv markpolitik så att man kunde välja aktörer som ville bygga det som kommunen ville ha.
- Att i början av projektet nå en ”kritisk massa”, det vill säga tillräckligt många intressenter som ville vara med på båten.

De motgångar man stötte på var flera. Dels sattes projektet igång i ett konjunkturläge som gjorde att få ville bygga. Det stora byggbolag man hade skrivit samarbetsavtal med för alla fyra centrumkvarteren hoppade av. Detta visade sig dock vara en fördel, eftersom man då kunde leta upp andra, mindre bolag som var villiga att sätta igång, och som var mer lyhörda för kommunens önskemål.

En annan motgång var att befintliga fastighetsägare och det kommunala bostadsbolaget inte var intresserade av projektet till en början. De förra fick man ”genom lock och pock” med under projektets gång och de är i dag mycket nöjda. Det kommunala bostadsbolaget har än i dag inte investerat i det nya centrumet. Från kommunens sida konstaterar man att de kommunala bolagen ska vara bolag som andra, men att ”*det kan man fundera över, hur man ska använda de kommunala bostadsbolagen i ett sådant här läge när man verkligen behöver sätta någonting och få fram den kritiska massan*”.

Kommunikationernas roll i centrumutvecklingen

Betoningen av närhet till goda kommunikationer som en viktig del av centrumutvecklingen fanns med från början, men det var under resans gång som man fullt ut insåg hur viktigt det stationsnära läget var. Stationen har bara flyttats några hundra meter, men även så små avstånd gör skillnad i sådana här sammanhang.

Det är få tåg som stannar i Mölnlycke men det avgår en buss var fjärde minut. Hade det varit möjligt att få till samma utveckling i centrum om det bara hade funnits en busstation? Ja, då hade det nog varit möjligt, men synen på kollektivtrafiken har förändrats väldigt mycket de senaste fem åren. Idag ser man en tät och bra tågförbindelser som en förutsättning för att fortsätta att växa, åtminstone i Västra Götalandsregionen. Kapacitetstaket för bussar är uppnått och det är för trångt inne i Göteborg för att kunna sätta in fler. Men för ett mindre samhälle, utan samma krav på hög kapacitet, kan man göra samma sak runt en bussterminal. Det viktiga är att kommunen vet vad man vill och arbetar aktivt för att förverkliga det.

Mölnlycke har varit en av Sveriges snabbast växande kommuner i flera år, och nu är tågtrafik en förutsättning för att kommunen ska kunna fortsätta växa. Den nya Götalandsbanan kommer att gå rakt igenom Mölnlycke centrum, men i dagsläget är det inte beslutat att tågen ska stanna i Mölnlycke. Kommunen är fast besluten att se till att sträckan även får pendeltågstrafik som stannar i Mölnlycke – något annat vore inte

rimligt menar man. Man har därför gjort en egen stationsutredning kring hur man ska klara fem spår i nuvarande läge och den har kommit fram till att det gör man utan allt för stora bekymmer. *”Jag vet att många kommuner hellre lägger spåren utanför – man ska inte ha synpunkter på hur andra gör men vi har arbetat målmedvetet med att skapa ett stationssamhälle och vi ser inget bekymmer med de här nya spåren. De är ett bekymmer om tågen inte stannar men stannar tågen är det en fantastisk tillgång”*. Det finns även planer på att bygga ett helt nytt samhälle längs med de nya spåren. *”Ett stationssamhälle som bygger på alla de erfarenheter vi har i dag kring stationssamhällets förträffligheter och utveckling, men allt hänger på att vi får en bra tågtrafik.”*

5.5 Diskussion och slutsatser kring de mindre orterna

De fyra studerade orterna visar upp en del skillnader, men jämfört med orterna i huvudstudien kanske ändå mera likheter. Ett gemensamt drag är att alla har, eller kan väntas få, en ökning i antal invånare och att flytten av hållplatsen- eller stationen ger intryck av att ske i en anda av regionutveckling och framtidstro. Samtliga fyra orter är för små för att själva vara tillväxt drivande i regionen. Utpendlingen är stor och därmed hamnar kommunikationer i fokus.

Hur man ser på kommunikationernas roll för orten skiljer sig dock åt. I Mölnlycke och Knislinge är stationen eller busshållplatsen en viktig draghjälp i utvecklingen av den egna ortens attraktivitet, och Mölnlycke är ett gott exempel på hur ett sådant synsätt kan ge stor framgång. Koncentration av folkströmmar som kollektivtrafiken ger används för att skapa mötesplatser och ett levande centrum, både i stora Mölnlycke och lilla Knislinge. Utvecklingen av kollektivtrafiken handlar här inte bara om kortare restider från a till b, utan även att bygga något attraktivt i a och b. I Vellinge och Påskallavik ligger fokus på restiden. Detta anses gynna ortens attraktivitet som boendeort, men ännu större fokus ligger ändå på restiden för dem som passerar. Hållplatsen saknar koppling till övriga orten och ger inget mervärde, förutom den snabba förbindelsen därifrån.

Stationslägets effekter

Mot bakgrund av intervjuerna med de fyra mindre kommunerna är intrycket att frågan om vilka effekter man ”får” av ett stationsläge är felställd. Det handlar snarare om vilka effekter man skaffar sig. De orter där förändringen av stations- eller hållplatsläget ger, eller väntas ge, ringar på vattnet har arbetat aktivt för det, med en tydlig målbild och systematiskt genomförande. Att formulera en konkret vision för det man vill uppnå, kommunicera och hålla fast vid den pekas ut som den viktigaste framgångsfaktorerna av tjänstemän i Mölnlycke.

Att en central station, kopplad till ett levande centrum, har betydelse för bilden av orten och dess attraktionskraft är Mölnlycke ett exempel på. Där har haft man haft samma befolkningstillväxt i 30 år, men det är först när man börjar utveckla centrum som man hamnade på den regionala kartan. Man upplever också att det har tydliga effekter på antalet företagsetableringar. Då, på nittio-talet, förstod man inte riktigt hur rätt man hade när man satsade på att utveckla en central stationsknutpunkt, men nu ser man klart stationssamhällets fördelar.

Stationslägets effekter på resandet är svårare att urskilja. I Mölnlycke har resandet ökat mer än befolkningsökningen. I Knislinge är den nya busstationen ännu inte byggd, vilket gör att slutsatser inte kan dras. Vad gäller de externa hållplatslägena i Vellinge och Påskallavik har kommunen ingen uppfattning om hur resandet har påverkats av flytten. Den allmänna bilden är att invånare i orten framförallt fortsätter att resa med de linjer

som går kvar från centrum, trots sämre turtäthet, men att resandet med expressbussar ökar med tiden.

Skillnad mellan tåg och buss

Kan man av fallstudierna utläsa någon spåreffekt i form av att det är lättare att väcka intresse för att satsa på centrumutveckling knuten till spårburen kollektivtrafik? Svaret är både ja och nej. Detta är inget som kommunerna själva verkar reflektera över, men på den direkta frågan medger man att bussresenärer i förhållande till sitt antal ofta får hålla till godo med ganska enkla miljöer. Ett exempel är Vellinge där man av kostnadsskäl ännu inte genomfört de planerade åtgärderna för ökad trygghet och trivsel vid motorväghållplatsen trots att den idag erbjuder en ”erbarmelig” och otrygg miljö. Samtidigt satsar kommunen 100 miljoner kronor på nya stationer i orter med några hundra invånare i östra delen av kommunen. Orsaken är delvis tekniska och delvis att det är så av tradition. En konkret orsak som har visat sig i intervjuerna är också att det inte är helt klart vems ansvar det är att utveckla miljöerna runt en busshållplats längs en statlig väg och att det kan bli en dragkamp mellan Trafikverket och kommunen om finansieringen. Så är fallet i både Vellinge och Påskallavik. När kommunen ensam får ansvar för finansieringen går genomförandet långsamt eftersom det då ska prioriteras mot en rad andra behov.

Ett annat skäl till att järnvägsstationer har en annan status än högtrafikerade busshållplatser är att det finns ett kapacitetstak i busstrafiken som gör att tåg ses som en mer långsiktig investering i ”heta” regioner, till exempel i Mölnlycke.

Det som talar för att det inte behöver vara någon principiell skillnad mellan tåg- och busstrafik ur ett samhällsbyggnadsperspektiv är att Knislinge och Mölnlycke båda är uppbyggda kring framförallt busstrafik, och båda menar att det inte är några problem med att få intressenter att satsa på buss-nära lägen. Det viktiga är att kommunen själv tror, och satsar på, projektet.

En nackdel med buss gentemot tåg är att hållplatser och busslinjer kan försvinna eller flyttas. I Vellinge kommer nu avgångarna med en av expressbusslinjerna att kraftigt reduceras och i Mölnlycke har det kommit propåer om att en del linjer ska gå till andra hållplatser i Göteborg än Nils Erikssonterminalen, vilket skulle innebära sämre attraktivitet. Men för en mindre ort behöver inte heller nya järnvägsspår betyda att man får ett tågstopp, vilket både lilla Påskallavik och större Mölnlycke kan råka ut för i framtiden. För en mindre ort i ett trafikerat stråk ger expressbussar av hög standard och utvecklade ”busstationer” bättre förutsättningar för att drar nytta av sitt strategiska läge än vad järnvägsspår utan tågstopp kan göra.

Framgångsfaktorer

Förutom att ha en tydlig och levande målbild har flera andra framgångsfaktorer nämnts i intervjuerna. En sådan är att kommunen har ett bredare samhällsbyggnadsperspektiv och inte är rädd för att ”ta lite större tag”. I både fallet Knislinge och Mölnlycke är det självklart att det är kommunen som måste ha helhetsperspektivet och driva processen. I det sammanhanget kan samarbetet med Trafikverket eller andra intressenter vara en tillgång, till exempel genom att de bidrar med nödvändig finansiering och att man ser en gemensam nytta av projektet. Men samarbetet kan också ses som ett hinder för helhetssynen i samhällsbyggandet. I Knislinge har man erfarenheten att det som ur kommunens synpunkt är delar i ett samhällsbyggnadsprojekt, för Trafikverket är olika objekt som ses som fristående från varandra. Man upplever också att det finns en

oförutsägbarhet i Trafikverkets planering som försvårar för kommunen att få projekten att löpa. I Vellinge upplever man att det finns en teknokratisk kultur på Trafikverket som gör att de miljöer som skapas inte blir trivsamma.

En annan framgångsfaktor är att kommunen arbetar aktivt med att involvera andra intressenter i projektet. I Mölnlycke och Knislinge har kommunen kontaktat fastighetsägare och byggbolag. Det är viktigt att nå ”en kritisk massa” av intressenter som är villiga att komma i gång. I Knislinge har man där haft nytta av det kommunala bostadsbolaget, medan man i Mölnlycke inte alls har lyckats få med dem på båten. Där har man istället använd sitt strategiska markinnehav som ett sätt att styra utvecklingen.

Den klassiska avvägningen...

Flera av tjänstemännen i kommunerna lyfter upp ”den klassiska avvägningen” mellan restid och befolkningsunderlag, det vill säga om bussen ska gå snabbt förbi, eller igenom tätbebyggda områden. Det finns ingen given regel som säger att det är små orter som får externa lägen. En annan förklaring som lyfts fram är att gatustrukturen i orten spelar roll, så att orter som korsas av en gammal landsväg har lättare att kombinera framkomlighet för buss och centrala hållplatslägen. Det ligger också nära till hands att tro att hållplatsens läge speglar ortens roll i regionen.

Snabba förbindelser och motorväghållplatser behöver inte betyda att man förbiser orten, utan kan ses som en möjlighet för ortens utveckling på sikt, som i Påskallavik. Samtidigt går det inte att komma ifrån att snabba förbindelser för dem som passerar inte behöver innebära snabba förbindelser för de som bor i orten som passeras. Ur ett hela resan-perspektiv så blir ju restiden längre för den som måste stycka upp resan i flera delresor. Frågan handlar om ”för vem man kör” som en av de intervjuade träffande uttryckte det.

6. Förslag till metodik för fortsatt arbete

Utifrån det som framkommit av beskrivningen och analysen av de studerade städerna diskuteras i detta avslutande kapitel tankar och idéer om hur kommuner och regioner i samspel med Trafikverket och andra aktörer kan utveckla samarbetsformer och strategier för att utveckla befintliga stationer och resecentrum samt framtida etableringar. Förslagen bygger på det arbete som gjorts i detta projekt, men också på ett samarbete mellan Trafikverket och Tekniska Högskolan i Stockholm om samverkan mellan stads- och infrastrukturplanering. Modellen presenteras som en steg-för-stegprocess kompletterad med frågeställningar som kan vara ett stöd i arbetet.

6.1 I tidiga skeden – från ställningskrig till samverkan

När frågan om stationsutveckling initieras finns starka skäl att inte hamna allt för snabbt i förslag till lösningar. I den stund en av de berörda aktörerna intar en bestämd ståndpunkt (position) ligger det nära till hands för andra parter att göra det samma. Risken är då att parterna hamnar i ett ställningskrig där man gräver ner sig i skyttegravar för att försvara sin position. Detta är inte ett effektivt sätt att hantera en process där parterna är ömsesidigt beroende av varandra för ett bra utfall. Istället måste utgångspunkten tas i en ömsesidig genomgång av vad parterna upplever som problem och vilka intressen och kvaliteter de önskar att en framtida lösning ska bidra med. Frågor som bör ställas är: Vilka funktioner ska stationen fylla? Hur kan effektiva

trafikala lösningar åstadkommas? Hur kan stationen och stationsområdet utvecklas för att bidra till stadsutveckling? Hur kan intermodaliteten stärkas?

Från position till intresse - Exemplet ny station i A-stad

A-stad och Trafikverket är överens om att järnvägen genom A-stad utgör ett problem som måste hanteras för att skapa bättre tillgänglighet och effektivare och snabbare tågtransporter.

Att inta position

Om parterna väljer att inta ”positioner” och förslå detaljerade lösningar skulle följande scenario kunna tänkas. Kommunen förslår en ny station i ett specifikt läge samt att tre passager under spåren byggs för att möjliggöra en god tillgänglighet och minska barriäreffekten. Trafikverket finner det föreslagna stationsläget som problematiskt och bedömer tre passager under spåren som ”orimligt” eftersom det skulle vara förenat med en alltför stor kostnad. Trafikverket svarar med att inta en ”annan” position – ett annat stationsläge och en passage under spåren. I detta läge är läget mellan parterna låst i de två intagna positionerna och förhandlingen dem emellan kommer att handla om stationsläget och antalet passager under spåren, skulle man hamna i en överenskommelse om tre passager är kommunen vinnare och Trafikverket förlorare, och skulle man hamna i en överenskommelse om en passage är Trafikverket vinnaren **och** kommunen förloraren. Skulle överenskommelsen bli två passager så är gör bägge parter en kompromiss, men frågan är om någon av dem är särskilt nöjd med kompromissen – och någon möjlighet till värdeskapande har inte utvecklats. Motsvarande gäller för stationslokaliseringen.

Att utgå från intresse

Om parterna i stället skulle välja att utgå från ”intressen” skulle följande scenario kunna tänkas. Kommunen uttrycker djup oro över barriäreffekter och trafiksäkerhet. Kommunen uttrycker ”intresse” av lösningar som innebär att en ny järnväg inte får innebära försämrade tillgänglighet mellan olika stadsdelar i kommunen. Trafikverket å sin sida delar kommunens oro över trafiksäkerhet och barriäreffekter men ser också förbättrad tillgänglighet och framkomlighet som frågor som måste hanteras. Om parterna på detta sätt utgår från intressen blir förutsättningarna för samverkan radikalt annorlunda – och bättre. Här utvecklas en förhandlingssituation som kännetecknas av att parterna snarare än att vara motparter är medspelare i en samverkansprocess där den gemensamma uppgiften är att lösa problem. Den fortsatta samverkan kan alltså föras utifrån diskussioner och analyser om hur olika tänkbara åtgärder skulle kunna bidra till att lösa de problem som aktualiserats. Förvisso skulle tillskapandet av passager kunna vara en sådan åtgärd, men lika sannolikt är att frågor om standarden på passagen, målpunkter, hastighet på spåren och gångbroar skulle kunna aktualiseras som tänkbara åtgärder.

Ytterst är den poäng som vi vill göra att förflyttning från ”position” till ”intresse” innebär att relationen mellan parterna och förutsättningarna för samverkan förändras på ett påtagligt sätt. I positionsförhandlingen är man alltid motparter. I en förhandling baserad i artikulerade intressen har man ett gemensamt ansvar för att utveckla lösningar som är ömsesidigt acceptabla för berörda parter. Detta skapar i sin tur påtagliga incitament för kreativitet. När en part uttrycker ett intresse, exempelvis för säkerhet, finns inte ett svar på hur detta intresse skulle kunna tillgodoses. Tvärtom finns många

möjligheter och svar, och det kreativa incitamentet ligger i att analysera åtgärder som skulle tillgodose andra parter intresse av säkerhet, samtidigt som det också är acceptabelt ur egen synvinkel; exempelvis ur kostnadsaspekt, tekniskt och ur tillgänglighetsaspekt.

Slutsatserna från såväl teoretiska som empiriska erfarenheter är entydiga. Den initiala fasen av ett projekt av avgörande betydelse för den fortsatta processen. Det är avgörande viktigt att inte hamna i låsningar, i ståndpunkter och i krig mellan positioner. En god process förutsätter fokus på ”intressen” och ”kvaliteter” som syftar till att lösa det som i dagsläget uppfattas som problematiskt.

Att parterna ska förflytta sig från ”position” till ”intresse” låter sig lätt sägas men är inte helt okomplicerat i verkligheten. Ofta möts vi av andra parter som inte har insikt i den avgörande skillnaden mellan ”positionsförhandling” och ”intresseförhandling” och redan i första meningen slår fast den detaljlösning som man tänkt ut i förväg. I sådana lägen är det lätt att själv hamna i en motposition, och det är svårt att ”backa bandet” och säga ”låt oss starta på annat sätt”. Här blir frågan om processledning utomordentligt viktig.

Vilka frågor måste belysas?

I frågan om stationer blir en problematik som initialt måste belysas om det är möjligt att behålla stationen i centrum eller om den måste läggas i ett externt läge. Utifrån studiens slutsatser, att ett centralt läge ger bättre förutsättningar för ökat resande och utveckling av stadens kvaliteter, borde utgångspunkten vara att utreda om stationen kan placeras/behållas centralt i staden. Ju större inpendlingen är i förhållande till utpendlingen, desto mer negativt för resandeutvecklingen är det troligtvis ett externt läge. Om tågtrafiken genom staden utökas mycket kraftigt, eller omläggningar innebär nya spår genom centrum kan dock effekten för befintlig bebyggelse med barriäreffekter, buller och stadsbild etc. bli negativa, och de måste då balanseras av betydande fördelar för att accepteras.

Ställningstagande i frågan om lokalisering innebär därför en avvägning mellan å ena sidan negativa effekter på bebyggelse och kostnaderna för motåtgärder, till exempel en tunnel, och å andra sidan de fördelar som en centralt placerad station skulle kunna ge. Vilket beslut man till slut kommer fram till beror på lokala förutsättningar som topografi och markförhållanden, samhällsekonomiska analyser av kostnader och nyttor, den lokala opinionen och den målbild som tagits fram. Även finansieringen och kostnadsfördelningen mellan olika parter spelar stor roll.

Planering för olika möjliga lokaliseringar av stationen

I en situation där olika alternativa lösningar aktualiseras är det angeläget att inte låta analysen stanna vid det alternativ man själv uppfattar som det bästa och att utveckla argumentation för att vinna gehör för detta. Lika viktigt är att analysera andra alternativ som kan komma att aktualiseras och förespråkas av andra aktörer. I situationer som de i våra fallstudier finns skäl att som en del av förberedelserna analysera olika tänkbara lokaliseringalternativ.

Extern läge: Vid beslut om att lägga stationen utanför stadskärnan behöver möjliga lägen utvärderas utifrån avstånd ifrån stadskärna och befolkningstyngdpunkten (både fysiskt och mentalt), möjligheter till snabb och god stadsbusstrafik till centrum,

möjlighet till direkta och attraktiva stråk för gång och cykel, markägoförhållanden, attraktivitet för framtida bostäder runt stationen med mera. Vid val av externa lägen behöver strategier formuleras för att kompensera för detta läges nackdelar och samtidigt ta tillvara de möjligheter som stationen ger. Strategierna styrs av målbilden och platsens förutsättningar. Strategier behöver finnas både för kort sikt – till exempel hur man skapar goda kommunikationer och god trygghet, och lång sikt – hur man styr mot önskad exploatering i närheten av stationen. Man bör överväga om enkla förändringar kan göra att lokaliseringen känns mindre ”extern” och mer som en del av staden, till exempel hur vägarna till stationen utformas. Tillgängligheten för gång och cykel är viktig och bör byggas klar i samband med att stationen byggs, för att undvika att det skjuts på obestämmd framtid. Cykelvägar bör inte bara finnas från centrum, utan från samtliga stadsdelar. Markfrågor och behovet av strategiska markköp är en mycket viktig fråga, kanske särskilt vid extern placering.

Centralt läge: Även vid en central placering av stationen behöver läget utredas. Dels för att minimera intrång och störningar, men också för att olika centrala lägen får olika effekter. Här behöver avstånd till centrumhandeln och befolkningstyngdpunkten beaktas, liksom vilka andra målpunkter som finns, eller kan utvecklas, nära stationen. Även vid centrala lägen behöver kommunen arbeta för att verkligen göra stationen till en attraktiv och levande plats. Går det att förtäta, arbeta med stråk eller att öppna upp stationsområdet åt fler håll för kortade gångavstånd och undvika ”baksidor” till exempel? Kan man lägga om busslinjer så att de angör stationen? Det är en fördel om utvecklingen av stationen görs i ett större sammanhang, där man aktivt involverar andra intressenter för att utveckla området runt stationen och lokalisera flera målpunkter dit.

Interna förberedelser

Mot denna bakgrund blir parternas förberedelser inför samverkan med andra aktörer avgörande viktig för utfallet. För Trafikverkets del handlar det primärt om att studera och analysera lösningar som ligger inom verkets nationella uppdrag att ”Ansvara för planering, byggande och drift av transportsystemet”. Men Trafikverket har också ett tydligt uttryck mål att ”utöver trafikala analyser av ett projekt ska detta också analyseras med avseende på effekter på samhällsutvecklingen”. Detta innebär att verket som en del i sina förberedelser har att studera och förstå vilka möjligheter till samhällsutveckling som olika handlingsalternativ är förenade med, vilka konsekvenser de får för individernas resval och därmed vilken miljöpåverkan de får. På motsvarande sätt måste kommunen i sina förberedelser överväga på vilket sätt olika lösningar kan bidra till att nå väsentliga intressen, exempelvis stadsutveckling och minimering av barriäreffekter. Och precis som för Trafikverket finns skäl att förstå vilka intressen andra aktörer har, exempelvis genom att göra sig förtrogen med Trafikverkets önskemål vad gäller tillgänglighet och framkomlighet.

Bygg relationer, tillit och förtroende

I flera av fallstudierna har vi noterat att det inte sällan finns en uttalad eller outtalad misstänksamhet mot andra parter i processen. Utryck som ”de har en hemlig agenda”, ”de tänker egentligen bara på pengarna” eller ”de överdriver och bluffar för att vinna fördelar” är långt ifrån ovanliga, och har en mycket negativ inverkan på samverkansklimatet. En gemensam och angelägen uppgift att skapa ömsesidiga förtroenden och tillit mellan de deltagande i processen. Detta är också en viktig förutsättning för de värdeskapande förhandlingar som diskuteras nedan. Att bygga tillit

och förtroende handlar om att redan i processens inledande skeden slå an tonen, en ödmjukhet och bejakande av andra aktörers medverkan och inspel. Att invända och protestera mot vad man upplever som en överdrift eller taktikspel är oftast fel metod, ställ i stället frågor av typ; hur då? på vilket sätt? varför det? Den diskussion som fördes ovan om att utgå från intressen är en effektiv metod för att börja bygga det förtroende och den tillit som är nödvändiga för en fortsatt effektiv process

6.2 En gemensam målbild

Ett mantra i dagens samhällsbyggnadsdebatt, och inte minst i fallstudierna, är betydelsen av att ha en gemensam målbild. Det finns ingen anledning att invända mot denna påtagliga entusiasm för målbilder. Däremot finns skäl att ställa sig tveksam till det sätt på vilket vi ofta tar fram dessa målbilder och hur de kommer till användning i praktiken. Ett exempel får tjäna som illustration.

Gemensam målbild - Exemplet ny station och resecentrum i B-stad

B-stad växer och ska få en roll som regional nod, vilket innebär nya spår, ett nytt stationsområde och ett nytt resecentrum. Tre parter kan urskiljas som huvudaktörer i den process som ska leda fram till en antagen plan för projektet; Trafikverket, kommunen och den kommersiella aktör som ska driva resecentrum.

Parterna är tidigt överens om att en gemensam målbild måste tas fram som en plattform för förhandlingar om olika tänkbara handlingsalternativ. En sådan målbild tas fram och de nyckelord som läggs fast är ”hållbarhet”, ”tillväxt”, ”innovativa lösningar” och ”attraktivitet”.

Förhoppningen är att målbilden ska vägleda den fortsatta processen och att samförstånd ska kunna utvecklas kring ett handlingsalternativ för utveckling.

Så blev det inte, processen hamnade i en återvändsgränd.

Fortsättning följer.....

Ovanstående exempel belyser något som tyvärr inte unikt idag. Parterna har en insikt om att den gemensamma målbilden är viktig och en sådan ska tas fram. Det problem man möter är då – kanske föga förvånande – att man hamnar i intressekonflikter. En part kan ha fokus på miljökvaliteter, en annan mot avkastning. Och samtidigt som en part har fokus på lokala effekter har en annan sitt riktat mot regionala utvecklingsmöjligheter. Det finns en frestelse som ibland blir övermäktig att sopa dessa konflikter under mattan, ”det får vi hantera senare” och i stället bygga målbilden kring det man är överens om, vilket kan vara strävan efter en lösning som är ”hållbar”, ”bidrar till tillväxt”, ”är innovativ” och ”skapar attraktivitet”. Denna typ av målbilder ”på en högre nivå” är dock som regel meningslösa eller till och med kontraproduktiva. Meningslösheten blir tydlig om man gör negationer av honnörorden. Vem skulle vilja sträva mot en ”ohållbar utveckling, genomförd utan nytänkande som leder till stagnation i en oattraktiv miljö”. Den poäng som kan göras utifrån teori och fallstudier är att en gemensam målbild måste ta utgångspunkt i de olika – ofta konfliktfyllda – intressen som finns mellan olika aktörer. Det kan exempelvis handla om sociala ambitioner kontra ekonomiska mål, stads-kvaliteter kontra tillgänglighet eller miljöambitioner kontra bebyggelsemöjligheter. Detta leder i sin tur en slutsats. En gemensam målbild är inte ett dokument man ”snyter ur näsan” på första projektgruppsmötet. Att ta fram en gemensam målbild är en förhandling som måste bygga på en omsorgsfull och systematisk genomgång av de olika parternas intressen (så som beskrivits ovan). Med utgångspunkt i denna är utmaningen att i en gemensam kreativ process utveckla handlingsalternativ som är sådana att de tillgodoser egna intressen, samtidigt som de bejakar de grundläggande intressen som andra parter gett uttryck för.

Epilog - Gemensam målbild - Exemplet ny station och resecentrum i B-stad

Efter en lång tid i återvändsgränd kunde parterna med stöd i en systematisk genomgång av respektive organisations intressen etablera en gemensam mål bild ur vilken olika handlingsalternativ sedan utvecklades. Det projektbeslut som sedan togs innebar att en effektiv nod för regional trafik etablerades, att ett resecentrum med hög attraktivitet och kommersiell dragningskraft byggdes samt att infrastrukturen utformades på ett sätt som innebar stora stadsutvecklingsmöjligheter. Alla de parterna förklarar sig i efterhand tillfredsställda och nöjda med den utveckling som beslutades. En ovedersäglig förklaring till dessa positiva omdömen ligger i parternas insikt om att förhandlingarna om stationen och stationsområdets utveckling baserades i bedömningar av nyttor och kostnader, dvs. att den aktör (eller de aktörer) som får nytta också ska bära kostnad.

Arbetet med att utveckla en station kräver en tydlig målbild kring hur stationen kan bidra till ortens och regionens utveckling. Ligger fokus på att få till goda pendlingsmöjligheter i hela kommunen? Ska stationen bidra till att stärka stadskärnan? Hur ställer man sig till scenariot att en extern station bidrar till ny externhandel? Hur undviker man att flytta över resor från gång och cykel till bil? Hur gör man stationen till en trygg plats? Är kort restid för dem som stiger på eller för dem som redan sitter på tåget/bussen det viktigaste? En seriöst framtagen målbild underlättar kommunikation och avvägningar i de senare stegen. Erfarenheter från studerade kommuner visar att politisk enighet i kommunen, och en väl förankrad framtidsvision som sprids via återkommande dialog med invånare och berörda aktörer är viktiga framgångsfaktorer.

6.3 Strukturerade förhandlingar och värdeskapande processer

Beslut och genomförande av infrastrukturprojekt och inte minst stationslokaliseringar förutsätter att de berörda nyckelaktörerna kommer överens om en lösning som, även om den inte upplevs som optimal, ändå är acceptabel och bedöms som bättre än status quo. Denna relation mellan det önskvärda och det möjliga blir mycket tydlig i fallstudierna. I de studerade städerna har parterna samverkat med ambition att utveckla lösningar som varit sådana att de är acceptabla för de berörda nyckelaktörerna. Metoden för att utveckla denna typ av överenskommelser är förhandlingar. I de förhandlingssituationer som uppstår mellan Trafikverket, kommun och andra aktörer, vid praktiskt taget alla infrastrukturinvesteringar kan värden skapas till ömsesidig nytta för nyckelaktörerna om parterna har insikt om att en investering sällan eller aldrig är ett nollsummespel.

I förhandlingsteorin kan förhandlingar schematiskt vara av två slag. För det första fördelning (distributiva), vilket innebär att 'kakan är given' och att förhandlingen handlar om att fördela den, dvs. ju mer en part vinner, ju mer måste motparten avstå. Den distributiva förhandlingen handlar om en fråga och utmärks alltså av en "vinna-förlora" relation. För det andra finns värdeskapande (integrativa) förhandlingar. Dessa förhandlingar inkluderar alltid mer än en fråga. Teorin säger att värdet som ska fördelas kan växa beroende på hur parterna strukturerar förhandlingen och vilket utfall som erhålls i olika delfrågor. Nyckeln till värdeskapande ligger i att parterna får incitament att skapa förhandlingsalternativ som skapar ömsesidig nytta. Ytterst innebär detta att parterna är villiga att göra eftergifter i frågor som relativt sett är av mindre betydelse för dem, samtidigt som de eftersträvar ett gynnsamt utfall i frågor av större vikt. Likaså har parterna ett intresse i att förhandlingsfrågor adderas eller omformuleras i syfte att skapa kreativa lösningar som möjliggör ytterligare värdeskapande i förhandlingen.

Förhandlingars roll i infrastrukturplaneringen: Förhandlingar utgör en ingrediens i planeringsprocessen för infrastruktur. Förhandlingarna avser exempelvis trafikala lösningar, stationslägen, trafikplatser, tidplaner, finansiering, lokal stadsbyggnadsutveckling samt samordning av väg- och järnvägsplaner med den kommunala planeringen.

En *distributiv förhandling*, nollsummespel, karaktäriseras förhandlingen av att vara en positionsförhandling vilken utmärks av fördelning av kostnader och värden snarare än skapande. Relationen mellan parterna kan liknas vid ett skyttegravskrig där det handlar om att agera kraftfullt mot motparten för att vinna fördelar för egen del, vilket måste ske på den andra partens bekostnad. Inte ovanlig situation är att kommunen med kraft intar en avvisande ståndpunkt till något som helst finansiellt ansvar för genomförande, och att Trafikverket i sin tur ställer sig avvisande till förslag som visserligen skulle erbjuda

stadsutvecklingsmöjligheter eller möjligheter till regional utveckling i de fall dessa innebär merkostnader utöver de som är motiverade för att lösa de infrastrukturbehov som utgör grund för verkets vilja engagera sig i projektet.

I en *integrativ, värdeskapande förhandlingssituation* får förhandlingarna en helt annan roll. Här blir också frågan om finansiering av investeringen en gemensam angelägenhet. Kommunens acceptans att medverka i finansieringen sker dock inte villkorslöst. I och med att man tar ett medansvar för ekonomin får kommunen ett direkt intresse av att påverka kostnaderna för projektet och naturligtvis därmed också dess påverkan på bebyggelse- och stadsutvecklingsmöjligheter. Som en konsekvens av den integrativa, värdeskapande ambitionen kommer således de två frågor som 'stod utanför' förhandlingen, i den distributiva förhandlingen, att bli inkluderade i förhandlingen. Detta påverkar i grunden förutsättningen för förhandlingen.

Den kanske mest slående förändring som möjliggörs i en integrativ förhandling är att relationen mellan parterna förändras. Den värdeskapande ansatsen innebär att maktrelationerna blir mer jämbördiga, kommunen blir en förhandlingspart i och med att man axlar ett ansvar, när för den för Trafikverket centrala frågan om finansiering inkluderas i förhandlingen. Denna förändring leder i sin tur till avgörande förändringar av förhandlingen och det sätt på vilket förhandlingarna förs. Förhandlingen ändrar karaktär från att ha varit distributiv (fördelande) till att bli integrativ (värdeskapande). Det handlar nu ytterst om att hitta lösningar som ekonomiskt effektiva, samtidigt som de tillgodoser såväl trafikala behov som önskemål möjligheter till bebyggelse- och stadsutveckling. En insikt som uppenbaras för de deltagande parterna är att nu handlar det inte längre om att 'vinna-förlora', utan snarare om möjligheterna att skapa 'vinna-vinna' lösningar. Den andra parten blir inte enbart en motpart utan i lika hög grad en medspelare, med vilken samarbete är nödvändigt för att skapa mervärden och för att kunna utveckla gemensamt önskvärda lösningar. Detta innebär i sin tur att ett antal begrepp blir centrala i förhandlingen; problemlösning, gemensamt kunskapsökande och lärande, alternativgenererande samt kreativitet.

Från distributiv till integrativ (värdeskapande förhandling) - Exemplet spårutbyggnad i C-stad

Järnvägen genom C-stad ska få en förhöjd standard. De två spåren som finns ska bli fyra. Kommunen ser stora möjligheter i denna förändring, man förbättrar tillgängligheten vilket i sin tur skapar markvärden och förutsättningar för såväl näringslivsutveckling och bostadsbyggande. Samtidigt ser kommunen problem. De nya spåren skapar barriäreffekter och en positiv stadsutveckling kommer inte till stånd med minde än att man gör ansträngningar för att övervinna barriäreffekterna. Trafikverket ser som sin roll att ge ett 'grunderbjudande' som innebär att man bekostar byggande av de nya spåren, vilket ger stora möjligheter till stadsutveckling i C-stad men också en betydligt förbättrad regional tillgänglighet och därmed förutsättningar för tillväxt. Trafikverket ser inte som sin uppgift att finansiera de investeringar som C-stad ser som angelägna för att kunna möjliggöra en fortsatt stadsutveckling. Ett ställningskrig utbryter som leder till att processen trappar fart.

Ett omtag görs några år senare. Nu inleds samverkan och förhandlingar med en utgångspunkt i möjliga nyttor som skulle kunna vinnas med olika handlingsalternativ. Alternativen utvecklas förutsättningslöst, men för varje alternativ som utvecklas görs en analys av 'nytta' och 'kostnad'. Vissa alternativ kan då omgående avskrivas, den nytta som skulle vinnas motsvarar inte den kostnad som alternativet är förenat med. I andra

fall görs bedömningen att nyttan överstiger kostnaden, och då finns en grund för strukturerade förhandlingar. I detta fall innebär vissa alternativ att projektet blir dyrare än ursprungligen tänkt, men att det skapar såväl trafikala som stadsbyggnadsmässiga fördelar. Det innebär i sin tur att Trafikverket i förhandlingarna ser skäl att bekosta en fördyrning som innebär trafikala mervärden, samtidigt som kommunen ser skäl att medverka i finansieringen för att uppnå stadsutvecklingsmöjligheter. Dessutom kommer förhandlingen, med denna nya inriktning, att inkludera såväl näringslivsrepresentanter som byggherrar som ser affärsmässiga möjligheter i ett engagemang i projektet.

Vad som initialt vara en distributiv förhandling, ett ställningskrig mellan Trafikverket och kommunen utvecklades till en integrativ, värdeskapande, förhandling med Trafikverket, kommunen och privata investerare som parter, och med en ambition som inte första hand var att erhålla en så billig lösning som möjligt, utan att i stället skapa en lösning som innebär ömsesidigt värdeskapande.

7. Idéer för fortsatta studier

I studien har det framkommit frågeställningar som ligger utom ramen för denna studie att fördjupa sig i. För att samla upp dessa lösa trådar beskrivs här några idéer för fortsatta studier.

I studien har framkommit att man i kommunerna har olika syn på vad tågresenärer efterfrågar. Vissa menar att *"tågresenärer i dag är inte intresserade av att köpa blommor och choklad utan kommer 30 sekunder innan tåget ska gå och bara vill att det ska gå fort"* medan andra menar på att *"känslan av att stiga ut i ett sammanhang"* är viktig för attraktiviteten även för pendlare. En frågeställning att studera skulle kunna vara:

- Vad är viktigast för pendlare, nuvarande och potentiella, – snabb och smidig tillgänglighet eller en attraktiv och centrurnära plats? Skiljer det sig mellan inpendlare och utpendlare? Bidrar en central eller extern station mest till ortens attraktivitet som boendeort för ännu ej inflyttade personer?

De externa stationerna i studien har fått bygga ut sina bilparkeringar i flera omgångar. Detta tolkas av vissa som att personer som tidigare reste hela vägen med bil nu har gått över till tåg, medan andra menar att fler väljer bil till stationen istället för till exempel buss.

- Gör en extern station att fler från landsbygden byter från bil till tåg för resan till annan ort, eller gör det att tätortsbor byter från gång, cykel och buss till bil för resan till stationen?

En erfarenhet från studien är att processen från behov till invigning är lång. I flera av de framgångsrika exemplen har kommunen spelat en aktiv roll. Analysmodellen för stationslokalisering ger en översiktlig beskrivning av vilka frågeställningar som är viktiga. Analysmodellen kan testas och förbättras, till exempel genom att vara föremål för en workshop inom ramen för DAR.

Kontaktuppgifter

Magnus Bengtsson
Trafikverket

Detta dokument är skapat inom ramen för DAR – Den attraktiva regionen – ett samarbete mellan:

